

625.8.
Jud
p

**PEMANFAATAN RUANG TRANSISI
KORIDOR JALAN JENDRAL SUDIRMAN SEMARANG
DITINJAU DARI PERILAKU PENGGUNA**



TESIS

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2

MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR

BAGUS HARJONO JUDOWIDJOJO

L 4 B 0 0 0 1 6 2

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

S E M A R A N G

Desember

2 0 0 2

UPT-PUSTAK-UNDIP

**PEMANFAATAN RUANG TRANSISI
KORIDOR JALAN JENDRAL SUDIRMAN SEMARANG
DITINJAU DARI PERILAKU PENGGUNA**



TESIS

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2

MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR

BAGUS HARJONO JUDOWIDJOJO

L 4 B 0 0 0 1 6 2

PROGRAM PASCA SARJANA

UNIVERSITAS DIPONEGORO

S E M A R A N G

Desember

2 0 0 2

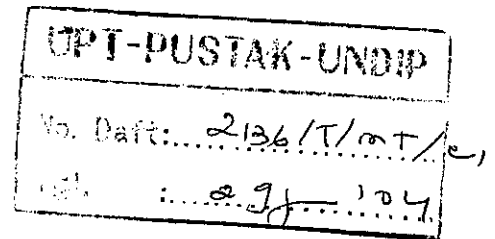
LEMBAR PENGESAHAN

TESIS PEMANFAATAN RUANG TRANSISI KORIDOR JALAN JENDRAL SUDIRMAN SEMARANG DITINJAU DARI PERILAKU PENGGUNA

Disusun oleh :

Bagus Harjono Judowidjojo

L 4 B 0 0 0 1 6 2



Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
pada tanggal 28 Desember 2002
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

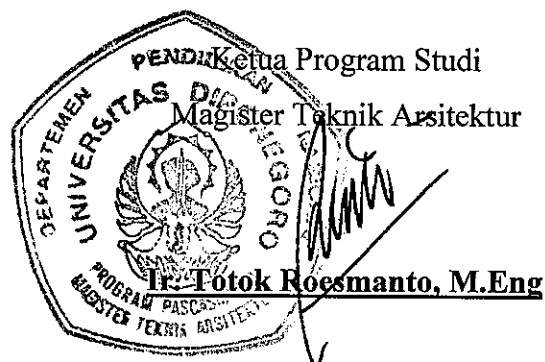
Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama


Ir. Djoko Indrosaptono, MT

Pembimbing Kedua


Ir. Budi Sudarwanto, M.Si



PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa tesis saya ini yang berjudul “Pemanfaatan Ruang Transisi Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang Ditinjau Dari Perilaku Pengguna” adalah pekerjaan saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya.

Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dapat dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, Desember 2002

Bagus Harjono Judowidjojo
L 4 B 0 0 0 1 6 2

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulisan Tesis ini dapat tersusun dan diselesaikan untuk memenuhi sebagian persyaratan guna mencapai derajat Sarjana S-2 serta memperoleh gelar Magister Teknik Arsitektur.

Judul dari Tesis ini adalah Pemanfaatan Ruang Transisi Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang Ditinjau dari Perilaku Penggunaanya. Atas terselesainya penulisan tesis ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak memberikan bantuan :

1. Ir. Djoko Indrosaptono, MT, selaku Pembimbing Utama, yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama pembuatan Tesis.
2. Ir. Budi Sudarwanto, Msi, selaku Pembimbing Kedua, yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama pembuatan Tesis.
3. Ir. Indriastjario, M.Eng, selaku Penguji yang telah memberikan wawasan kepada penulis dan memberikan dorongan yang cukup besar.
4. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng, selaku Pengelola/Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang.
5. H. Djoko Oryxahadi dan Hj. Endang Susilowati, kedua orang tua penulis , Arum Sari, teman dekat penulis , serta Iwan dan Oki, adik-adik penulis, yang telah memberikan dorongan, semangat dan pengorbanan yang sangat berarti dalam keberhasilan studi ini.
6. Pengelola Pelatda Jangka Panjang Jawa Tengah cabang olah raga Menembak, yang telah memberikan penulis toleransi untuk menyelesaikan tesis ini, serta teman-teman tim menembak Jawa Tengah.
7. Noor, Polo, Yogi, Pete, Atmo, Acil, Ema, dan Dedy, teman dan adik kelas Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata Semarang, yang telah banyak membantu pencarian data dan survei lapangan dalam pembuatan tesis ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulis selama menempuh studi S-2 di MTA Undip, yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.

Harapan penulis mudah-mudahan tesis ini dapat bermanfaat bagi pembaca. Penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang dapat membuka wawasan di masa yang akan datang.

Semarang, Desember 2002
Penulis,

Bagus Harjono Judowidjojo
L 4 B 0 0 0 1 6 2

ABSTRAK

Jalan Jendral Sudirman Semarang adalah jalan Arteri Primer berupa koridor yang menghubungkan kawasan Tugu Muda dengan Bundaran Kali Banteng yang berkembang dengan pesat, terlihat dengan ramainya aktivitas di sepanjang koridor jalan tersebut. Hal tersebut berakibat apabila lewat jalan Jendral Sudirman Semarang pengendara kendaraan bermotor merasa tidak nyaman karena sering terjadi kemacetan lalu lintas.

Sehingga problem yang ada adalah kurang sesuainya atribut yang diinginkan dalam beraktivitas di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang dengan properti yang ada. Salah satu atribut pengendara kendaraan bermotor adalah dapat mencapai tempat tujuannya dengan mudah, cepat dan mendapat tempat parkir yang nyaman. Sedangkan situasi yang ada adalah kurang optimalnya lahan yang semestinya sebagai ruang publik dapat turut dimanfaatkan oleh pengendara kendaraan bermotor. Ruang yang kurang optimal itu tersebut kita sebut dengan Ruang Transisi, yaitu ruang antara tepi (bahu jalan)/GSJ (Garis Sempadan Jalan) dengan GSMB (Garis Sempadan Muka Bangunan).

Salah satu usaha untuk mengetahui **atribut** dan **properti** pada jalan Jendral Sudirman yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor adalah melalui pendekatan perilaku pengendara kendaraan bermotor sebagai peengguna jalan. Pada pendekatan perilaku menggunakan istilah *setting* daripada ruang. Komponen *setting* meliputi : a) tempat parkir sebagai *setting*, b) pengendara kendaraan bermotor sebagai pengguna atau pemakai, dan c) atribut, yaitu kualitas hubungan antara *setting* dengan perilaku. Properti adalah karakter atau kualitas dari komponen. Pendekatan perilaku menggunakan teknik *Behavioral Mapping*, melalui teknik ini didapatkan suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena terutama perilaku individu/kelompok manusia yang terkait dengan sistim spasialnya. Ada dua cara melakukan *Behavioral Mapping*, yaitu : 1) *Place Centered Mapping* dan 2) *Person Centered Mapping*.

Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan dua cara yaitu observasi di lapangan dan wawancara. Kesimpulan dari penelitian adalah :

1. Perhatian pemilik lahan toko/jasa sangat kurang terhadap penyediaan parkir bagi para pelanggannya.
2. Ruang transisi sebagai bagian dari ruang publik belum dimanfaatkan secara optimal sebagai ruang publik.
3. *Atribut* dan *Propertis* yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor :
 - *Atribut* yang diinginkan pengendara kendaraan bermotor adalah kenyamanan sensory, aksesibilitas, keamanan, dan visibilitas. Atribut kenyamanan sensory dan aksesibilitas paling diminati pengendara kendaraan bermotor.
 - *Propertis* yang mendukung *atribut* yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor, yaitu dapat parkir dengan mudah dan dekat dengan tempat yang akan dituju serta tidak kepanasan.

ABSTRACT

Jendral Sudirman street in Semarang is a Main Artery road which is a corridor to connect Tugu Muda area with Kali Banteng Round that develop rapidly. We can see it from a crowded activity along the corridor. This will cause, if we pass Jendral Sudirman street by vehicle, traffic jam that make us feel uncomfortable.

The problem is the unappropriateness of attribute which is wanted during the activity along that corridor at Jendral Sudirman street with the existed property. One of vehicle driver attribute is to arrive at their destination rapidly and safely and get a good parking area for their vehicle. In fact, the area is not used optimally as public space that can be used by vehicle drivers. We called that unoptimal space as Transition Space, that is space between road edge/GSJ (*Garis Sempadan Jalan*) with GSMB (*Garis Sempadan Jalan Bangunan*).

Behavior of vehicle drivers can be used as an effort to know **attributes** and **properties** at Jendral Sudirman street that are wanted by vehicle driver as street users. Behaviour approach prefer to use term *setting* than space. Component of “setting” covers : a) parking area as *setting*, b) vehicle driver as user, and c) attribute, that is quality of relation between “setting” and behaviour. Properties is character or quality of component. Behaviour approach uses *Behaviour Mapping* technique, by this technique can be gained an information about phenomenon, especially individual or group behaviour that relate to spatial system. There are two ways to do *Behaviour Mapping*, they are : 1) *Place Centered Mapping*, and 2) *Person Centered Mapping*.

The data collection was done in two ways, they are field observation and interview. The conclusion from the research is:

1. Store owners lack of attention to provide parking area for their customers.
2. Transition space as a part of public space has not been used optimally as a public space.
3. *Attributes* and *Properties* that are wanted by vehicle driver :
 - *Attributes* that are wanted by vehicle driver is sensory pleasant, accesibility, safety, and visibility. Attribute of sensory pleasant and accesiblity are the most wanted by vehicle driver.
 - *Properties* which support *attribute* that is wanted by vehicle driuver are: they want to park easily, close to place they want to go, and not suffer from heat.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR DAN GRAFIK.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.5 Batasan dan Lingkup Penelitian	7
1.6 Sistematika Pembahasan	8
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan Urban Design	9
2.1.1 Pengertian Urban Design	9
2.1.2 Citra Kawasan Dalam Kota	10
2.1.3 Elemen-elemen Fisik Kota	14
2.2 Tinjauan Ruang Publik	19
2.2.1 Pengertian	19
2.2.2 Fungsi dan Kebutuhan Ruang Publik	22
2.2.3 Pola Urban Open Space	26
2.3 Tinjauan Perilaku	28

2.3.1	Pemenuhan Kebutuhan Manusia	28
2.3.2	Proses Terbentuknya Perilaku Manusia	29
2.3.3	Perilaku Konsumen	31
2.3.4	Interaksi Sosial Manusia dengan Lingkungannya	32
2.3.5	Hubungan antara Perilaku dan Lingkungan	45
2.3.6	Pengaruh Lingkungan Fisik pada Perilaku	45
2.3.7	Motivasi	46
2.3.8	Persepsi	48
2.4	Rangkuman Teori	49

BAB III METODE PENELITIAN

3.1	Bentuk dan Strategi Penelitian	51
3.2	Rancangan Penelitian	51
3.2.1	Langkah Penelitian	51
3.2.2	Definisi Operasional Penelitian	52
3.2.3	Metoda Penelitian	53
3.3	Analisis Penelitian	57
3.4	Lokasi Wilayah Penelitian	58
3.5	Waktu Penelitian	59
3.6	Bahan dan Alat Penelitian	60

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1	Gambaran Umum Kawasan Penelitian	61
4.1.1	Alasan Pemilihan Lokasi Penelitian	61
4.1.2	Posisi Kawasan Jendral Sudirman terhadap Kota Semarang	62
4.1.3	Kondisi Lingkungan Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang	64
4.1.4	Kondisi Sirkulasi dan Parkir Jalan Jendral Sudirman Semarang	70
4.2	Data dan Analisis Data	96
4.2.1	Data <i>Place Centered Mapping</i>	96
4.2.2	Data <i>Person Centered Mapping</i>	105

4.2.3 Data Wawancara dan Kuesioner	109
4.3 Hasil Penelitian	115
4.4 Pembahasan	141
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
5.1 Kesimpulan	154
5.2 Rekomendasi	156
DAFTAR PUSTAKA	159

DAFTAR TABEL

DAFTAR TABEL	halaman
1. Tabel 4.1 Peruntukan Lahan Koridor Jalan Jendral Sudirman	68
2. Tabel 4.2 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 1	75
3. Tabel 4.3 Posisi Parkir di Area 1	76
4. Tabel 4.4 Alasan Pilihan Parkir di Area 1	76
5. Tabel 4.5 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 2	80
6. Tabel 4.6 Posisi Parkir di Area 2	81
7. Tabel 4.7 Alasan Pilihan Parkir di Area 2	81
8. Tabel 4.8 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 3	85
9. Tabel 4.9 Posisi Parkir di Area 3	86
10. Tabel 4.10 Alasan Pilihan Parkir di Area 3	86
11. Tabel 4.11 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 4	89
12. Tabel 4.12 Posisi Parkir di Area 4	90
13. Tabel 4.13 Alasan Pilihan Parkir di Area 4	91
14. Tabel 4.14 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 5	94
15. Tabel 4.15 Posisi Parkir di Area 5	95
16. Tabel 4.16 Alasan Pilihan Parkir di Area 5	96
17. Tabel 4.17 Tempat yang dikunjungi dan Posisi Parkir di Jalan Jendral Sudirman Semarang	103a
18. Tabel 4.18 Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor di Jalan Jendral Sudirman Semarang	107a
19. Tabel 4.19 Kondisi Tempat Parkir di Jalan Jendral Sudirman Semarang	113a
19. Tabel 4.20 Hasil Penelitian Tiap jalur Kendaraan Bermotor di Area1 ..	115a
20. Tabel 4.21 Hasil Penelitian Tiap jalur Kendaraan Bermotor di Area2 ..	119a
21. Tabel 4.22 Hasil Penelitian Tiap jalur Kendaraan Bermotor di Area3 ..	128a
22. Tabel 4.23 Hasil Penelitian Tiap jalur Kendaraan Bermotor di Area4 ..	131a
23. Tabel 4.24 Hasil Penelitian Tiap jalur Kendaraan Bermotor di Area5 ..	133a

DAFTAR GAMBAR DAN GRAFIK

DAFTAR GAMBAR		halaman
1. Gambar	1.1 Lokasi Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang	2
2. Gambar	1.2 Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang	3
3. Gambar	1.3 Ruang Transisi Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang	5
4. Gambar	2.1 John Hancock Tower, Boston, Massachusetts	24
5. Gambar	2.2 Rockefeller Plaza, New York	25
6. Gambar	2.3 Tempat Rekreasi Pada Suatu Taman Di Kota	27
7. Gambar	2.4 Diagram Proses Terbentuknya Pola Perilaku Manusia	30
8. Gambar	2.5 Skema Persepsi	34
9. Gambar	2.6 Diagram model tempat/ruang	44
10. Gambar	3.1 Contoh Pemetaan Perilaku dengan Place Centered Mapping pada Restaurant.....	55
11. Gambar	3.2 Contoh Pemetaan Perilaku dengan Person Centered Mapping pada Stasiun Kereta Api	55
12. Gambar	4.1 Pembagian Wilayah Penelitian	62
13. Gambar	4.2 Kondisi Sirkulasi dan Parkir pada Area 1	72a
14. Gambar	4.3 Penampang jalan Jendral Sudirman di Area 1	72
15. Gambar	4.4 Kondisi Sirkulasi dan Parkir pada Area 2	77a
16. Gambar	4.5 Penampang jalan Jendral Sudirman di Area 2	77
17. Gambar	4.6 Kondisi Sirkulasi dan Parkir pada Area 3	82a
18. Gambar	4.7 Penampang jalan Jendral Sudirman di Area 3	82
19. Gambar	4.8 Kondisi Sirkulasi dan Parkir pada Area 4	86a
20. Gambar	4.9 Penampang jalan Jendral Sudirman di Area 4	87
21. Gambar	4.10 Kondisi Sirkulasi dan Parkir pada Area 5	91a
22. Gambar	4.11 Penampang jalan Jendral Sudirman di Area 5	91

23. Gambar 4.12	Sketsa Luasan Parkir yang dianggap Layak oleh Pengendara Kendaraan Bermotor	113
-----------------	--	-----

DAFTAR GRAFIK

1. Grafik 4.1	Peruntukan Lahan Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang	68
---------------	---	----

DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1 RDTRK Semarang BWK III Penggolongan Kelas Jalan.
2. Lampiran 2 RDTRK Semarang BWK III Peruntukan Lahan.
3. Lampiran 3 Data Eksisting Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang.
4. Lampiran 4 RDTRK Semarang BWK III Keberadaan Bandara Ahmad Yani Semarang.
5. Lampiran 5 Kuesioner

BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

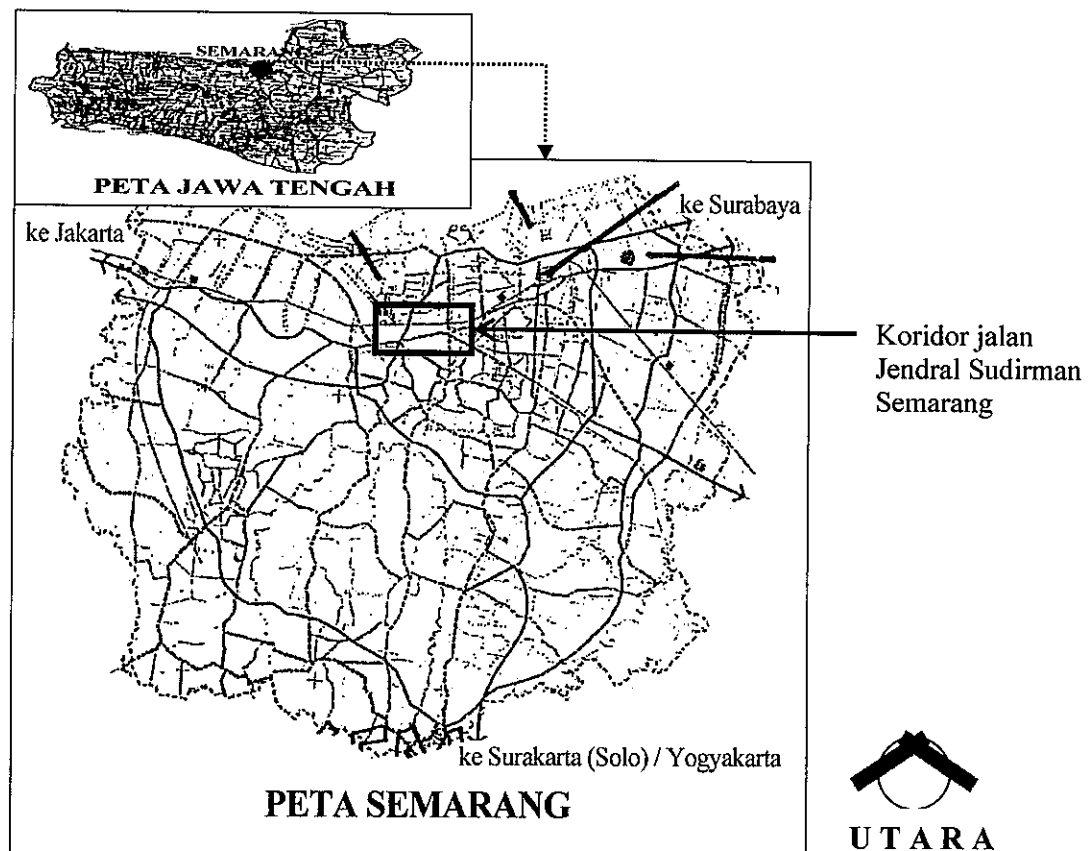
Wujud fisik suatu kota terbentuk akibat pertumbuhan dan perkembangan aktivitas perkotaan baik secara sosial, budaya maupun politik, karena bentuk fisik dan aktivitas masyarakat kota saling terkait. Selain itu aktivitas masyarakat juga dapat menciptakan elemen fisik, sehingga terjadi reaksi masyarakat terhadap kondisi fisik lingkungannya. Ruang kota sebagai tempat terpusatnya aktivitas masyarakat akan terus berkembang baik secara kualitas maupun secara kuantitas, sesuai dengan perkembangan kebutuhan masyarakat. Hal ini merupakan indikator dinamika sosial serta kondisi kualitas dan kuantitas pembangunan masyarakat.

Koridor jalan sebagai *linear space* sangat potensial untuk tumbuh dan berkembang sebagai penghubung antara kutub kegiatan satu dengan yang lain dan akan semakin berkembang karena dilewati oleh banyak orang setiap hari sehingga frekuensinya akan meningkat pada kawasan-kawasan tertentu yang komersial. Hal tersebut akan mempengaruhi perkembangan koridor jalan tersebut yang juga merupakan ruang publik .

Fenomena tersebut sudah tidak asing lagi dan tidak hanya terjadi di kota-kota besar dan di jalan-jalan yang besar. Apabila hal tersebut dibiarkan

akan timbul pertumbuhan koridor-koridor jalan yang tidak terkontrol. Sehingga hal tersebut akan mengakibatkan rusaknya sistem kota dari segi kenyamanan transportasi dan sirkulasi.

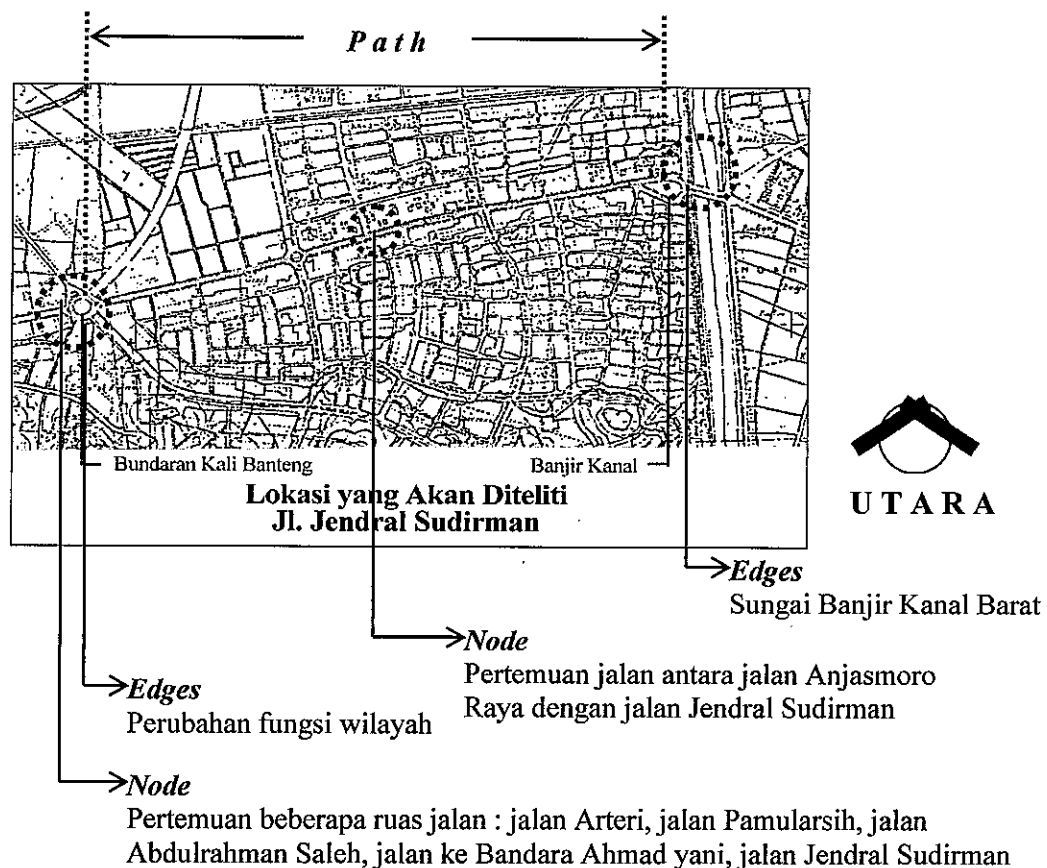
Jalan Jendral Sudirman Semarang sebagai salah satu koridor kota Semarang juga mengalami fenomena tersebut di atas (lihat Gambar 1.1).



Gambar 1.1 Lokasi Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang

Selain sebagai suatu koridor kota, jalan Jendral Sudirman Semarang juga sebagai *path* dan *edges*. *Path* adalah jaringan dimana manusia akan bergerak dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan *edges* dapat diartikan sebagai batasan kawasan tertentu (Kevin Lynch, 1975).

Pembentuk karakter *path* pada jalan Jendral Sudirman Semarang adalah adanya aktivitas khusus berupa kawasan perdagangan di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut (Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, Bagian Wilayah Kota III, Kecamatan Semarang Utara dan Barat), sedangkan *edges*-nya adalah Bundaran Kali Banteng sebagai batasa fungsional berupa pertemuan berbagai arah jalan dan sungai Banjir Kanal Barat sebagai batas alam. Pada koridor jalan Jendral Sudirman Semarang terdapat beberapa *node* atau simpul-simpul, dimana ciri-ciri *node* tersebut bisa merupakan pertemuan beberapa ruas jalan, pusat kegiatan dan tempat pergantian alat transportasi (lihat Gambar 1.2).



Gambar 1.2 Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang

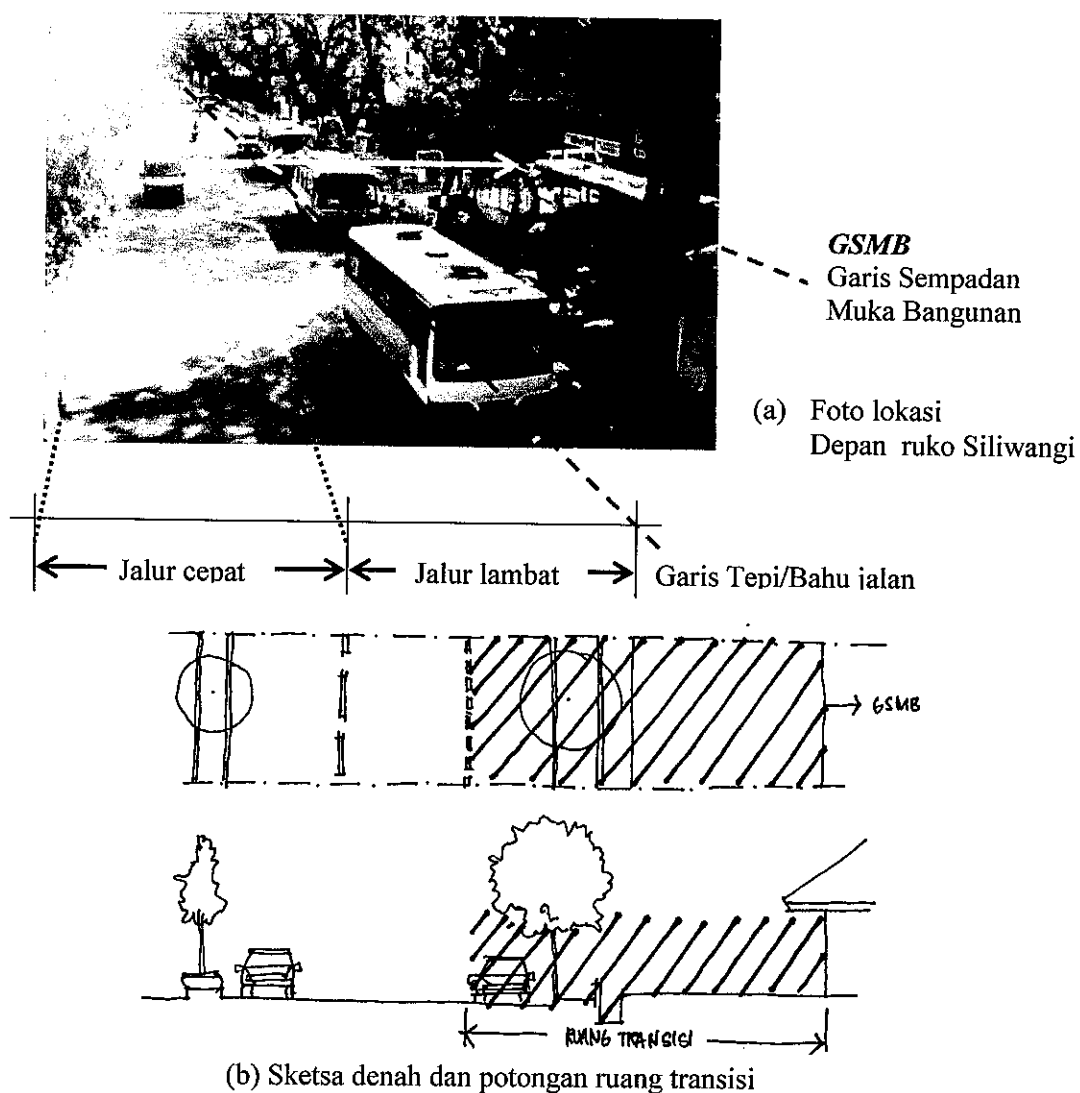
Sebagai koridor jalan yang menjadi jalur utama antara pusat kota dengan wilayah Semarang bagian Barat, jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut merupakan jalan arteri primer yang padat aktivitas. Terdapat pula moda transportasi yang beragam bercampur dengan beragam aktivitas komersial yang berada di luar bangunan di hampir sepanjang koridor jalan tersebut. Sebagai jalan arteri primer, kendaraan yang lewat harus dapat melintas dengan kecepatan tertentu yang cukup tinggi.

Melihat situasi dan kondisi pada koridor jalan Jendral Sudirman Semarang, terdapat suatu perbedaan yang terlihat cukup menyolok pada aktivitas di koridor tersebut, dimana satu bagian koridor sangat padat sedangkan bagian koridor yang lain tidak sepadat koridor yang pertama. Hal ini sangat menarik terutama bila dikaitkan dengan pertumbuhan koridor jalan itu sendiri yang tentunya tumbuh secara bersama-sama.

Perbedaan tingkat kepadatan tersebut terasa apabila pada jam-jam tertentu kita lewat ataupun akan beraktivitas di bagian dari koridor jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut, dimana kita tidak merasa nyaman dalam mencari tempat untuk berhenti sesuai dengan keinginan kita sebagai pengguna jalan yang akan menuju ke suatu tempat tujuan tertentu yang ada di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut.

Koridor sebagai ruang publik di jalan Jendral Sudirman Semarang belum dapat dirasakan oleh pengguna jalan ataupun pengendara kendaraan bermotor yang akan beraktivitas di koridor tersebut secara maksimal. Ruang transisi sebagai bagian dari ruang publik yang ada di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang yang seharusnya dapat memberikan

kontribusi yang berarti bagi masyarakat belum dapat dimanfaatkan secara optimal karena belum tersentuh pemanfaatannya. Yang dimaksud sebagai ruang transisi adalah ruang antara batas tepi jalan/bahu jalan dengan Garis Sempadan Muka Bangunan (GSMB). Ruang transisi sebagai ruang publik atau *public space* sebenarnya dapat dimanfaatkan secara bersama demi kepentingan bersama (lihat Gambar 1.3).



**Gambar 1.3 Ruang Transisi Koridor Jalan Jendral Sudirman
Semarang**

Pendekatan yang akan dipakai adalah menggunakan pendekatan perilaku, dimana pendekatan ini cenderung menggunakan istilah *setting* daripada ruang. Menurut Weisman (1981), komponen *setting* meliputi : a. tempat (*place/setting*), b. pemakai, c. **atribut** (kualitas hubungan *setting* dengan perilaku). Sedangkan **properti** adalah karakter atau kualitas dari komponen. Properti mendukung tingginya intensitas yang terjadi.

Pemakai atau pelaku pada permasalahan di atas adalah pengunjung yang mempergunakan kendaraan bermotor di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang yang mempunyai kegiatan ataupun beraktivitas di sana.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka perumusan masalah yang mengarah pada inti permasalahan yang akan diteliti adalah (a) apakah sudah terpenuhi keinginan/atribut bagi pelaku/pengendara kendaraan bermotor yang melintas dan akan beraktivitas di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang? dan (b) *attribute* dan *property* apakah yang diinginkan oleh pelaku/pengendara kendaraan bermotor yang melintas dan akan beraktivitas di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

- Ingin mengetahui perilaku pengendara kendaraan bermotor yang melintas dan beraktivitas di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang.

- Ingin mengetahui apakah properti yang ada di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang sudah sesuai dengan tuntutan/atribut yang dibutuhkan oleh pengguna jalan tersebut, dalam hal ini pengendara kendaraan bermotor.

1.4 Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi ilmu pengetahuan, terutama dalam dunia arsitektur dan perencanaan kota. Untuk memperkaya wawasan arsitektur dan perencanaan kota, yang berkaitan dengan aspek perilaku dalam urban design, khususnya bagi para pengguna kendaraan bermotor dalam pemanfaatan ruang publik.

1.5 Batasan dan Lingkup Penelitian

Batasan wilayah penelitian ini adalah jalan Jendral Sudirman Semarang penggal jalan antara Jembatan Banjir Kanal Barat sampai dengan Bundaran Kali Banteng. Penelitian ini dilakukan pada ruang publik yang ada di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang Semarang tersebut dengan lahan yang menghadap ke arah koridor.

Lingkup penelitian meliputi perilaku pengguna jalan di sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang pada ruas jalan antara Jembatan Banjir Kanal Barat hingga ke Bundaran Kali Banteng. Pengguna yang dimaksud adalah mereka yang melakukan aktivitas di sepanjang koridor jalan tersebut, meliputi kegiatan perdagangan, penyediaan jasa, dan yang berkaitan dengan

hal tersebut yang datang dengan menggunakan kendaraan bermotor, baik mobil dan sejenisnya maupun sepeda motor.

Penelitian dilakukan pada pagi hari, siang hari dan sore hari, sebab selepas itu jalan ini relatif sepi.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Bab Pendahuluan yang meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan dan lingkup penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab kedua, merupakan Tinjauan Pustaka yang meliputi tinjauan Urban Design, tinjauan ruang publik, tinjauan perilaku, dan rangkuman teori.

Bab ketiga, merupakan Metode Penelitian yang meliputi bentuk dan strategi penelitian, rancangan penelitian, analisa penelitian, lokasi wilayah penelitian, waktu penelitian, dan bahan dan alat penelitian.

Bab keempat, merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan yang meliputi gambaran umum kawasan penelitian, data dan analisa data, dan temuan penelitian dan pembahasan.

Bab kelima, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan *Urban Design*

2.1.1 Pengertian Urban Design

Urban Design adalah suatu jembatan antara profesi perencanaan kota dan arsitektur. Perhatian utama daripada urban design adalah bentuk fisik kota. Urban design adalah suatu fenomena yang berhubungan erat dengan arsitektur dan perencanaan dan dapat mewujudkan dirinya dalam bentuk tampak depan bangunan, desain sebuah jalan atau sebuah rencana untuk seluruh kota atau wilayah.

Pada abad ke-20, perhatian urban design terpusat pada bentuk-bentuk pemukiman perkotaan dan proses-proses kebudayaan yang mempengaruhi bentuk-bentuk tersebut.

Penafsiran tentang Urban Design menurut Hamid Shirvani (1985), Urban Design merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spatial suatu lingkungan. Perencanaan kota merupakan suatu proses transformasi kota yang berhubungan dengan filosofi sosial yang banyak dibentuk ke dalam kaidah-kaidah arsitektur.

Kunci dari proses perancangan kota adalah 'publik' dimana perancangan kota adalah bertujuan untuk kepentingan masyarakat luas.

2.1.2 Citra Kawasan dalam Kota

Kesan (*image*) terhadap suatu lingkungan tertentu atau kota keseluruhan sebenarnya lebih daripada sekedar kesan visual. Lingkungan suatu kota mengandung banyak konotasi, kenangan, pengalaman, harapan, keramaian, tempat-tempat bangunan, serta drama kehidupan dan kematian yang mempengaruhi tiap orang sesuai dengan kecenderungan mentalnya sendiri. Dari lingkungannya tiap orang membangun gambaran mentalnya sendiri dari bagian-bagian kota dalam hubungan fisik satu terhadap yang lain. Karena itu dapat diasumsikan citra atau kesan-kesan bersama dari sebuah kota yaitu gambaran bersama dari apa yang didasari dari realitas sebuah kota. Gambaran yang didasarkan itu adalah citra sebuah kota (Kevin Lynch).

5 (Lima) Elemen Citra Kota menurut Kevin Lynch :

A. Path

Pengertian *path* adalah jaringan dimana manusia akan bergerak dari satu tempat ke tempat lain.

Pembentukan karakter path, yaitu :

- Aktivitas khusus sepanjang jalan, misalnya perdagangan, perkantoran.
- Karakteristik bangunan contoh fasade bangunan kuno fasade gedung kaca.
- Tampilan path itu sendiri, sebagai contoh aspal, paving block, path merupakan kerangka kota yang membentuk struktur kota yang terbentuk antara lain adalah :
 - *Linear*
 - *Radial*
 - *Grid*

B. Distrik

Pada dasarnya sebuah kota merupakan integrasi dari berbagai kegiatan fungsional yang biasa memusat, pada kawasan tertentu dalam kota. Distrik dapat dibagi atas satu jenis kegiatan fungsional atau campuran dari berbagai macam kegiatan fungsional. Komponen yang menentukan karakter fisik distrik adalah : tekstur, space, form, topografi, detail, simbol building, tipe, tingkat perawatan, use, activity, pemukiman.

C. Edge (batas)

Batas elemen linear yang bukan merupakan path, edge tersebut biasanya (tidak selalu) batas-batas antara dua area. Dapat diartikan batasan, seharusnya merupakan pengakhiran dari suatu distrik atau

kawasan tertentu meskipun kenyataannya sulit untuk melihat batasan yang jelas antara kawasan dengan fungsi yang berbeda.

Edge bersifat menerus dan tidak terasa tajam. Di negara maju, batasan jelas, misalnya dalam kawasan perdagangan, integritas bangunan sangat tinggi.

Batasan dapat berupa : fungsional dan alam (sungai, gunung, hutan).

D. Land Mark

Land mark merupakan tanda fisik yang dapat memberikan info bagi pengamat dari suatu jarak tiga unsur land mark :

- Tanda fisik berupa elemen visual
- Informasi yang memberikan gambaran secara cepat dan pasti
- Jarak, harus dapat dikenali pada suatu jarak.

Adapun kriteria Landmark :

- Unique memorable
- Identifiable
- Memiliki lebih di bidang historis dan estetis
- Elemen visual diperkuat dengan suara dan bau.

Macam landmark dapat dibedakan menjadi :

- Menurut bentuk

Terbentuk oleh elemen atau bangunan berupa kawasan/urban space yang memanjang ataupun cluster.

- Menurut jarak
 - *Distant landmark*
 - *Local landmark*

Proses pembentukan landmark

- Memperluas arah pandang
- Membuat kontras
- Meletakkan landmark pada suatu tempat dengan hirarki visual yang unik

Sedangkan fungsi landmarknya adalah :

- Sebagai sarana informasi
- Sebagai orientasi lingkungan

E. Node (simpul)

Node merupakan aktifitas yang menampung berbagai aktifitas yang unik yang menjadi ciri bagi keberadaan node tersebut, ciri-ciri node adalah :

- merupakan pusat kegiatan
- pertemuan beberapa ruas jalan
- tempat pergantian alat transportasi

Node dapat berwujud square linier maupun keseluruhan pusat distrik yang luas.

Kualitas node :

- Introvert node, memberikan sedikit kesan mengarah

- Extrovert node, menerangkan arah-arrah umum, menghiasi penghubung yang jelas ke berbagai distrik.

2.1.3 Elemen-elemen Fisik Kota

Urban design adalah proses perancangan yang berhubungan dengan kualitas lingkungan (Hamid Shirvani, 1985, *Urban Design Process*)

Kita dapat mulai mengidentifikasikan elemen urban design dengan mengidentifikasikan elemen fisik kota, yang berarti desain fisik dan spatial dari lingkungan.

Elemen-elemen fisik kota:

- Tata guna lahan (*Land Use*)
- Pengendalian massa dan besar bangunan (*Buliding Form and Massing*)
- Parkir dan Sirkulasi (*Parking and Circulation*)
- Ruang terbuka (*Open Space*)
- Jalur pejalan kaki (*Pedestrian Ways*)
- Pendukung kegiatan (*Activity Support*)
- Tanda dan orientasi (*Signage*)
- Preservasi dan konservasi (*Preservation*)

Namun pada elemen fisik kota ini akan dibahas masalah; parkir dan sirkulasi, ruang terbuka, dan pendukung kegiatan.

a. Parkir dan Sirkulasi

Sirkulasi merupakan elemen yang dapat memberikan kekuatan penting bagi sebuah lingkungan perkotaan. Sirkulasi dapat berupa bentuk, hubungan atau suatu pola bagi yang dapat mengontrol aktivitas kawasan, seperti aktivitas jalan raya, pedestrian, sistem transit dan pusat-pusat kegiatan yang bergerak.

- PARKIR

Pengaruh masalah parkir pada suatu kawasan dapat menentukan kualitas kawasan tersebut. Ada 2 elemen parkir yang memberi pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu:

- kelangsungan hidup dari aktivitas komersial kota (di mana parkir adalah hal yang sangat penting)
- efek visual yang nyata pada bentuk fisik lingkungan dan susunan kota

Tempat parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan, harus tetap sedekat mungkin dengan tempat tujuan yang hendak dicapai. Idealnya dekat engan pintu yang dilalui dan masih dalam lingkungan pencapaian si pemarkir (Baker G, Parking, 1958).

Menurut Shirvani (the Urban Design Process, 1985) ; struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktivitas di sekitarnya dan menambah kualitas visual lingkungan. Pendekatan program penggunaan berganda, dalam arti

memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara simultan.

Jenis Ruang Parkir

- *Parkir di dalam Bangunan*

Direncanakan di dalam bangunan, baik satu lantai maupun bertingkat / berlantai banyak.

Dapat berupa penggabungan bangunan perbelanjaan dan parkir sebagai pelayanannya.

- *Parkir di Luar Bangunan*

Direncanakan di luar bangunan, dapat berupa ruang terbuka di muka atau di belakang bangunan, antara beberapa bangunan yang dilayani, di ruang terbuka khusus parkir yang terdapat di kawasan perdagangan.

Penampilan Parkir

Penampilan parkir adalah penting bagi kelancaran dan kenyamanan sebagai fungsinya juga keindahan dan keamanan tempat parkir sendiri maupun lingkungannya perlu selaras dengan struktur hubungan dengan bentuk lingkungan. Pengaturan parkir yang lancar menjadikan kelancaran transportasi di lingkungan tersebut.

Perletakan Parkir

Perletakan mobil dalam tempat parkir dapat mengambil posisi dengan jalur trafik bersudut ; 30 derajat, 45 derajat, 60 derajat atau 90 derajat.

Dimensi Parkir

Dasar ukuran dari parkir yaitu ; panjang dan lebar dari ukuran badan mobil, lebar jalan pencapaian dan sudut antara badan mobil dengan jalan pencapaian.

Elemen-Elemen Parkir

Tanda-tanda meliputi; petunjuk masuk dan keluar, batas-batas kendaraan parkir dan pengamannya. Penerangan dengan lampu, penghijauan yang berfungsi selain sebagai peneduh kendaraan dan manusia, juga sebagai keindahan dan pengurangan polusi udara.

- S I R K U L A S I

Elemen sirkulasi dari urban design merupakan salah satu kekuatan yang mendukung struktur lingkungan urban, sehingga dapat membentuk kelangsungan dan mengontrol pola aktivitas dalam sebuah kota, sehingga sistem transportasi jalan umum dan pejalan kaki, merupakan mata rantai sistem transit dan pusat pergerakan.

b. Ruang Terbuka

Ruang terbuka dalam konteks urban design adalah semua taman, jalan, jalur pejalan kaki, taman rekreasi serta elemen-elemen ruang terbuka, seperti pohon, bangku, lampu, patung, jam, kios dan tempat sampah. Yang tidak kalah penting untuk diperhatikan adalah hubungan antara ruang terbuka umum dan ruang terbuka pribadi.

Ruang terbuka menjembatani maksud yang berlainan dari penggunaan yang berbeda. Dalam hal ini open space didefinisikan sebagai landscape, hardspace, parkir dan arena rekreasi dalam kawasan kota. Ruang terbuka selalu menjadi inti dari elemen urban design, juga area yang penting dan merupakan hasil pertimbangan.

c. Pendukung Kegiatan

Pendukung kegiatan adalah segala kegunaan dan aktifitas yang menolong penegasan ruang luar kota, untuk aktifitas dan ruang fisik selalu saling melengkapi. Bentuk, lokasi, kegunaan dan karakteristik sebuah daerah yang spesifik akan menarik/menghasilkan fungsi yang spesifik juga. Ketergantungan antara ruang dan kegunaannya adalah elemen urban design yang penting. Pendukung kegiatan tidak hanya termasuk pada jalur pejalan kaki dan plaza, tetapi juga memikirkan fungsi utama dan menggunakan elemen kota yang menghasilkan aktifitas.

Hal ini termasuk juga departement store, taman rekreasi, pusat pertemuan umum, perpustakaan umum, dan lain-lain. Dalam beberapa contoh, pendukung kegiatan ini didesain dan berlokasi pada daerah pertokoan/urban, tanpa banyak perhatian pada penerangan dan kegunaannya.

2.2 Tinjauan Ruang Publik

2.2.1 Pengertian

Berbagai konsep tentang ruang publik (*public space*) dikutip oleh Madanipour, 1996, dalam bukunya yang berjudul *Design of Urban Space* adalah sebagai berikut :

These concepts are echoed in various definitions of public space. Carr et al. (1992) : regard public space as “the common ground where people carry out the functional and ritual activities that bind a community, whether in the normal routine of daily life or in periodic festivities”. It is “the stage upon which the drama of communal life unfold” (Carr et al., 1992). For Walzer (1986) “Public space is space we share with strangers, people who aren’t our relatives, friends, or work associates. It is space for politics, religion, commerce, sports, space for peaceful coexistence and impersonal encounter. These character of public space “expresses and also conditions our public life, civic culture, everyday discourse. Francis Tibbatts (1992) saw the public realm as, “all the part of urban fabric to which the public have

physical and visual acces. Thus, its extends from the streets, parks and square of town or city into the building which enclose and line them.” The public realm is, therefore, “the most important part of our town and cities. It is where the greatest amount of human contact and interaction take place”.

Dari kutipan tersebut dapat dijabarkan bahwa ruang publik kota adalah lahan yang digunakan masyarakat untuk kegiatan fungsional maupun ritual yang melibatkan komunitas dalam bentuk kegiatan sehari-hari maupun secara periodik. Dapat pula diartikan sebagai tempat berlangsungnya kegiatan politik, religius, komersial, olahraga atau untuk ketenangan pribadi. Ruang publik menunjukkan karakter dari kehidupan keseharian. Pada intinya sebagai tempat masyarakat mengadakan kontak dan berinteraksi.

Ruang publik juga digunakan untuk kepentingan ‘privatee’ dengan tujuan untuk menjual sesuatu, bertanam, atau untuk mendapatkan tempat untuk eksistensi diri. Juga sebagai tempat suatu komunitas melakukan tindak kriminal maupun mengadakan protes (demonstrasi).

Secara lebih khusus ruang publik dapat dibagi menjadi dua yaitu yang bersifat terbuka (*exterior*) seperti jalan, tanam, lapangan, trotoar, runga terbuka hijau (*landscape*), pelataran, dan sebagainya dan ruang publik yang bersifat tertutup (*interior*) yang oleh Hertberger (1992), disebut sebagai ruang publik dalam lingkungan yang

berkonstruksi seperti stasiun, bangunan ibadat, pusat perbelanjaan, museum, terminal dan bandara.

Dari sifatnya ruang publik dapat dibagi menjadi dua bagian yang bersifat komersial dan nonkomersial. Kebutuhan akan ruang publik yang bersifat nonkomersial ini tampaknya tidak cukup terpenuhi di perkotaan.

Menurut Gunawan Tjahjono, 1994, dalam ruang kota, anak kecil perlu ada ruang gerak yang sebagian besar mengikut sertakan orangtuanya. Anak umur sekolah butuh ruang gerak berbeda tingkat kuantitas maupun kualitas agar dapat menyerap pengalaman ujicoba dan belajar. Remaja menuntut intensitas gerak lebih jauh dan bervariasi dalam jangkauannya. Orang dewasa perlu tempat kerja, rekreasi, sosialisasi dan aktualisasi diri. Orang tua ingin ruang gerak yang lebih khusus karena kemunduran fisik, dan jangkauan gerak yang berbeda dari kelompok umur lain. Dengan keberagaman karakter dari pengguna ruang kota tersebut, maka ruang kota diharapkan dapat mengakomodasikan semua warganya dari berbagai tingkatan umur.

Hubungan antara warga disini diutamakan pada kontak bisnis masyarakatnya. Pada lingkungan masyarakat tradisional selalu tersedia dalam berbagai bentuk (publik space). Mulai dari pekarangan komunal, lapangan desa, lapangan dilingkungan rukun tetangga sampai ke alun-alun yang berskala kota. Ruang publik bagi warga yang meninggal duniapun yang berupa kuburan umum, sudah disiapkan bahkan untuk beberapa generasi.

Contoh lain ruang publik seperti pada tiap sekolahan di masa silam boleh dikata pasti memiliki ruang publik, paling tidak berupa lapangan olahraga. Sekolahan setingkat SD umumnya memiliki lapangan kasti, setingkat SLTP memiliki lapangan volley dan setingkat SLTA memiliki lapangan sepakbola.

Bermacam-macam ruang publik, baik yang skala RT, RW, desa, maupun kota terbuka maupun tertutup itu, dipertahankan terus dari waktu ke waktu oleh segenap warga masyarakat. Rasa memiliki diantara mereka sangat kuat, tidak ada yang berani menggusur untuk kepentingan lainnya.

2.2.2 Fungsi dan Kebutuhan Ruang Publik

Kawasan ruang publik yang dibahas dalam teori ini berkaitan dengan lokasi obyek penelitian di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang. Ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktifitas tertentu dari pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok (Rustam Hakim, 1987). Batasan pola ruang publik adalah :

- bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan
- dapat digunakan oleh publik (setiap orang)
- memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan.

Menurut Rustam Hakim, 1987, fungsi ruang publik antara lain :

- a. tempat bermain dan olahraga

- b. tempat bersantai
- c. tempat sosial komunitas
- d. tempat peralihan/tempat menunggu
- e. tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar
- f. penghubung antara satu tempat dengan tempat lain
- g. pembatas jarak antar bangunan
- h. tempat berdagang

Ruang publik dapat terbentuk dari kumpulan bangunan yang mengitari open space, bangunan sebagai pendukung fasilitas dan sekaligus sebagai pelindung terhadap kondisi luar dan dapat menciptakan *courtyard*.

Ruang publik dipengaruhi oleh :

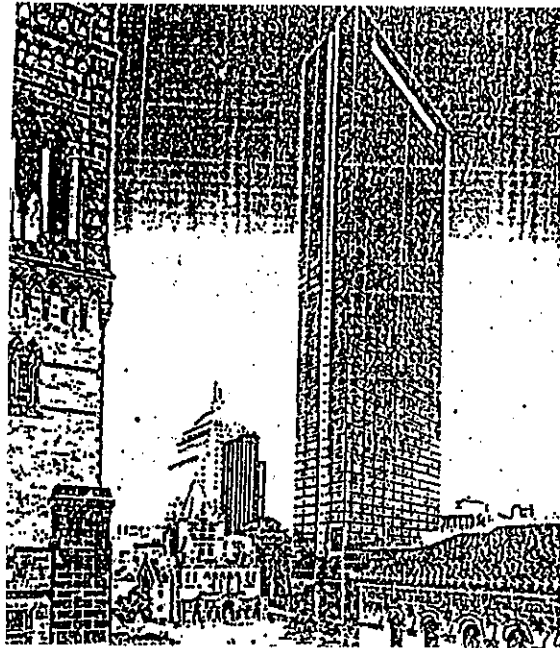
- elemen pembentuk ruang (jalan, plaza, jalur pejalan kaki dan lain-lain)
- keterkaitan dengan sistem linkage yang ada
- aktivitas utama di ruang publik
- faktor kenyamanan
- faktor keterkaitan antara "*private domain*" dan "*public domain*".

Kebutuhan warga kota pada ruang publik diperlukan untuk memenuhi kebutuhan yang menunjang segala aktivitas warga kotanya, misalnya :

- a. Kebutuhan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota.

Hal ini diperlukan terutama di kawasan padat di pusat. Manusia dalam memandang wajah kota memerlukan jarak pandang,

sehingga dapat menikmati pemandangannya. Untuk itu diperlukan ruang publik pada open space sebagai tempat berpijak dalam menikmati pemandangan kota tersebut.



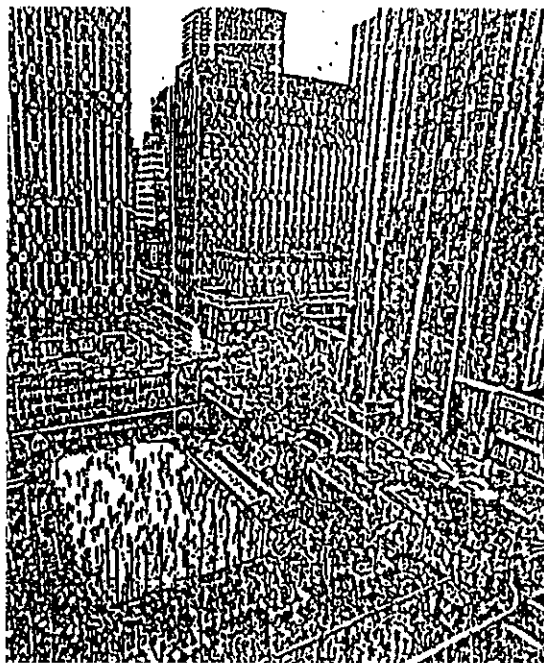
Gambar 2.1 John Hancock Tower, Boston, Massachusetts,

Berdampingan dengan bangunan yang dikonservasikan ruang terbuka kota sebagai tempat berpijak dalam memandang pemandangan kota

Sumber : R. Trancik; Finding Lost Space, 1986

b. Kebutuhan Rekreasi dan Berkomunikasi.

Pusat kota merupakan akumulasi berbagai kegiatan, tampak sibuk ketika hari-hari kerja. Kesibukan para pekerja ini perlu tempat rekreasi ketika waktu istirahat maupun pada hari-hari libur. Tempat rekreasi merupakan tempat berkumpulnya para warga kota ini terjadi komunikasi antar warga (hubungan bermasyarakat).



Gambar 2.2 Rockefeller Plaza, New York

Area berkumpulnya warga kota untuk berekreasi dan berkomunikasi

Sumber : R. Trancik, Finding Lost Space, 1986

- c. Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain.

Kegiatan manusia dalam menjalankan kehidupan dilakukan dengan pergerakan dirinya maupun pergerakan menggunakan mesin (mobil, sepeda motor, dan lain sebagainya). Dalam melakukan pergerakan ini manusia memerlukan sarana berupa ruang publik pada ruang terbuka, seperti jalan umum, pedestrian, koridor, dan lain sebagainya.

2.2.3 Pola Urban Open Space

Bentuk open space dapat berupa lorong (corridor), ruang antar bangunan, ruang pada sudut bangunan, square dan sebagainya.

Secara garis besar pola-pola (pattern) urban open space, sebagai berikut :

1. Sudut Bangunan

Disini diperlukan sumbangan *private domain* untuk memberikan kontribusinya bagi kepentingan publik. Penyelesaian sudut bangunan pada kapling sudut ini memiliki variasi yang beragam, yang utama perlu adanya penyelesaian kapling sudut dengan mempertimbangkan "*urban open space*" sebagai "*publik space*". Untuk menghadirkan open space memiliki nilai kuantitatif yang diperlukan masing-masing individu dengan mempertimbangkan kepentingan umum. Selain itu diperlukan juga pertimbangan lokasi dan suasana yang tepat dengan sentuhan manusia.

2. Lorong (*Corridor*)

Skala lorong (corridor) sebagai ruang luar sangat bervariasi, skala kecil (lorong antar bangunan) sampai skala besar (lorong jalan raya). Fungsi koridor biasanya sebagai jalan sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih.

Sedangkan pengertian ruang terbuka kota menurut Spreiregen, Urban Design "The Architecture of Town And City", (1965, hal 74) ialah seperti halnya ruang dalam arsitektur, dapat berdiri sendiri, tidak berhubungan dengan ruang didekatnya atau

mungkin dihubungkan dengan ruang lain yang dapat dinikmati dengan bergerak dari ruang satu ke ruang lain.

Ruang terbuka kota direncanakan dengan maksud untuk memperlihatkan *linkage* ruang, atau menunjukkan arah sirkulasi utama. Biasanya ruang terbuka kota terbentuk dari fasade bangunan dan lantai kota. Contoh : jalan, pedestrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olahraga. Ruang terbuka dapat berbentuk lorong (corridor), ruang antar bangunan, ruang pada sudut bangunan, square dan sebagainya.

Menurut Roger Trancik, ruang terbuka kota dapat dibagi menjadi 2 yaitu : *hard space* dan *soft space*. **Hard space** merupakan segala sesuatu yang secara prinsip dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat untuk bersama sebagai kegiatan bermasyarakat. **Soft space** segala sesuatu yang didominir oleh lingkungan alam, dapat berbentuk taman, kebun, jalur hijau untuk rekreasi.



Gambar 2.3 Tempat Rekreasi Pada Suatu Taman Di Kota
Memperlihatkan Kelompok Masyarakat Pada Suatu Kegiatan Yang
Sedang Dilangsungkan Di Lucky Baldwin Los Angeles.

Sumber : James N, Cox "Recreation Places", 1958 :142

Karakter koridor ruang terbuka terbentuk dari perbandingan (skala) elemen pembentukannya serta perbandingan dengan skala manusia, makin besar atau lebar jalan dibandingkan dengan elemen vertikal disisinya, semakin kabur kesan ke ruangnya.

2.3 Tinjauan Perilaku

2.3.1 Pemenuhan Kebutuhan Manusia

Dalam kehidupan manusia, kebutuhan merupakan sesuatu yang mutlak, sehingga harus tercipta suatu keseimbangan antara fungsi, kegiatan serta mencerminkan identitas manusianya.

Menurut Abraham Maslow, 1984 (dalam Susi Wijayanti, 2000) terdapat tingkatan alami dalam kebutuhan manusia, yang diwujudkan dalam suatu hirarki, yaitu :

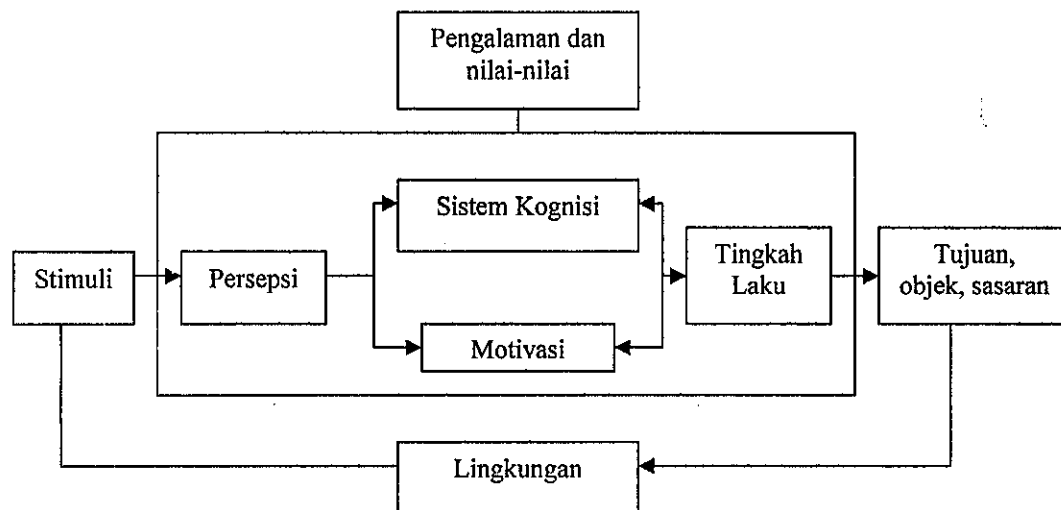
1. Kebutuhan fisik (*psychological needs*), yaitu makan, minum, tidur, dan sebagainya.
2. Kebutuhan keamanan (*security*), rasa aman pada diri manusia dapat digolongkan menjadi dua bagian, yaitu :
 - *Keamanan fisik*, yaitu rasa aman yang didapat secara lahiriah, seperti berlindung di dalam rumah, menghindari bahaya binatang buas ataupun iklim dan cuaca.
 - *Keamanan ekonomi*, yaitu keinginan manusia untuk tidak mengalami kerugian secara materiil (mencari keuntungan).

3. Kebutuhan pengakuan dan cinta, cinta, persahabatan, identitas dan sebagainya.
4. Kebutuhan penghargaan (*esteem need*), popularitas, harga diri, pengakuan diri kecenderungan manusia untuk diakui martabatnya oleh lingkungan.
5. Kebutuhan aktualisasi diri, kehendak manusia untuk memenuhi segenap keperluannya, pengakuan akan keberadaannya, dan pengembangan diri.

2.3.2 Proses Terbentuknya Perilaku Manusia

Untuk dapat memahami perilaku manusia, maka pemahaman terhadap proses terbentuknya perilaku harus dipahami secara jelas. Pemahaman ini penting untuk mengetahui posisi dan peran aspek visual dalam mempengaruhi perilaku manusia. Pemahaman proses terbentuknya perilaku manusia diperlukan untuk menentukan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya.

Pola tingkah laku atau perilaku manusia (*behavior*) terbentuk melalui suatu proses perpaduan dari beberapa aspek yang rumit mulai dari rangsangan (*stimulus atau input*) membentuk persepsi yang kemudian terbagi atas sistem kognisi dan motivasi dan membentuk pola perilaku sebagai dasar suatu tindakan (*output*) seseorang. (Tanujaya, 1988).



Gambar 2.4 Diagram Proses Terbentuknya Pola Perilaku Manusia

Sumber : Tanujaya, 1983

Proses interaksi manusia terhadap lingkungannya, pertama kali melalui pengindraannya terhadap lingkungan yang membentuk persepsi, setelah itu diproses secara bersamaan antara alam kesadaran (kognisi) yang dipengaruhi faktor budaya dan pengalaman dengan motivasi dan minatnya membentuk pola tingkah laku sebagai tindakan manusia.

Dalam kondisi normal, indera penglihatan (visual) mempunyai peran penting daripada indera lain dalam mempengaruhi perilaku manusia karena kecepatan rangsangan tinggi dan jarak jangkauan yang lebih jauh.

2.3.3 Perilaku Konsumen

Usaha pemasaran akan lebih berhasil jika hanya ditujukan kepada konsumen tertentu saja dan bukannya pada masyarakat keseluruhan. Pendekatan kepada konsumen yang paling baik adalah memilih kelompok tertentu yang dituju dan menentukan marketing mix (produk, harga, distribusi, promosi) yang dapat memenuhi keinginan mereka (Basu Swastha, 1997). Faktor yang mempengaruhi keputusan membeli adalah berbeda-beda untuk masing-masing pembeli tergantung dari : kebudayaan, kelas sosial, keluarga, kepribadian, sikap, kepercayaan dan konsep diri. Kelas sosial masyarakat menurut Basu Swastha dapat mempengaruhi pandangan dan tingkah laku pembeli, meliputi :

1. Golongan atas, golongan ini meliputi pengusaha kaya, pejabat tinggi.
2. Golongan menengah, golongan ini meliputi karyawan instansi pemerintah, pengusaha menengah.
3. Golongan rendah, golongan ini meliputi buruh pabrik, pegawai rendah/kecil, tukang becak.

Pembagian ke dalam tiga golongan ini bersifat relatif. Dasar yang dipakai dalam penggolongan ini adalah tingkat pendapatan, macam perumahan, lokasi perumahan.

Dilihat dari perilaku, pengunjung koridor jalan Jendral Sudirman dalam membeli dan memilih, dimana rasa, harga dan kecepatan belanja menjadi kriteria utama. Mereka tidak malu untuk

mencari tempat yang termurah, terdekat, termudah, ternyaman, dan teraman; walaupun untuk itu mereka mengakibatkan kerugian maupun ketidaknyamanan bagi orang lain.

2.3.4 Interaksi Sosial Manusia dengan Lingkungannya

Manusia sebagai makhluk sosial selalu berusaha melakukan interaksi dengan manusia lain. Kondisi lingkungan sangat berpengaruh pada kegiatan interaksi.

Menurut Soekanto (1982) interaksi sosial adalah hubungan timbal balik antara satu individu dengan individu lain, individu dengan kelompok lain dan antara satu kelompok dengan kelompok lain. Soekanto (1982) menggambarkan bahwa interaksi sosial sudah terjadi pada individu yang bertemu muka, meskipun tidak saling berbicara atau saling bertukar tanda-tanda. Masing-masing individu sudah menyadari adanya pihak lain yang menyebabkan perubahan perasaan.

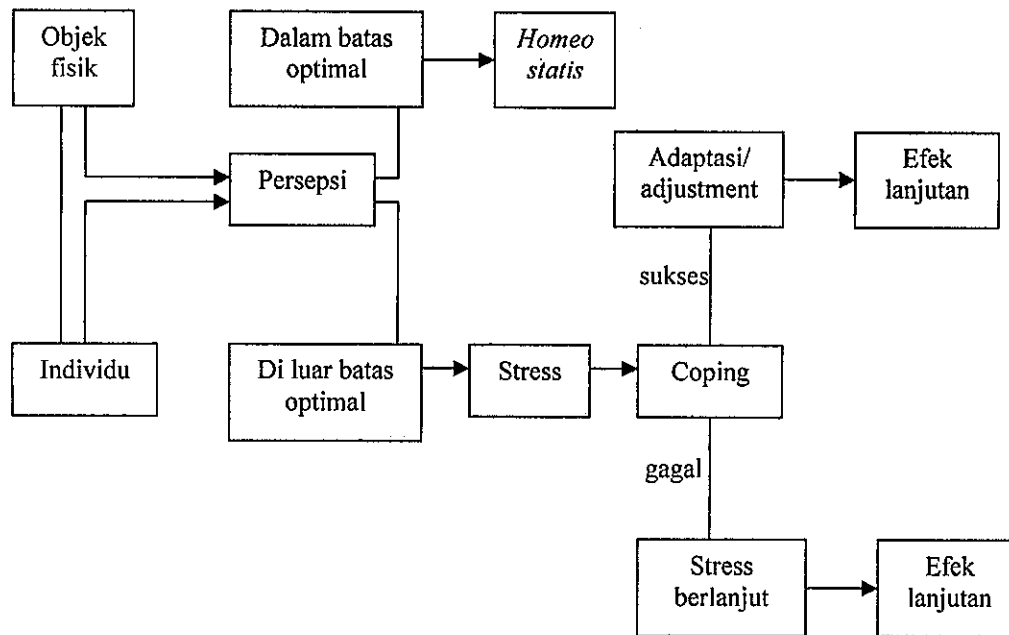
Gerungan (1991) menyatakan bahwa di dalam melakukan interaksi terjadi proses adaptasi atau penyesuaian diri baik antar individu atau antara individu dengan lingkungan fisik. Dalam proses penyesuaian diri berarti seseorang dapat mengubah dirinya agar sesuai dengan lingkungannya (*autoplastis*) atau sebaliknya seseorang dapat mengubah lingkungannya agar sesuai dengan keadaan atau keinginannya (*aloplastis*).

Pemahaman terhadap perilaku manusia, dapat diawali dengan memahami proses terbentuknya perilaku tersebut serta mengetahui faktor-faktor penting yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Manusia menginderakan obyek di lingkungannya, hasil pengindraannya diproses, sehingga timbul makna tentang obyek tersebut. Ini dinamakan dengan persepsi, yang selanjutnya menimbulkan reaksi (Wirawan, 1992).

Persepsi merupakan proses untuk memperoleh informasi dari dan tentang lingkungan seseorang (John Lang, 1987).

Dalam hal interaksi manusia dengan lingkungannya, manusia akan selalu berusaha untuk memperoleh keselarasan dengan lingkungannya. Hal ini dimungkinkan dengan adanya kemampuan kognitif untuk mengadakan reaksi-reaksi tertentu terhadap lingkungan yang memuat hal-hal tertentu yang menarik minatnya dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhannya.

Proses hubungan dengan lingkungan yang terjadi sejak individu berinteraksi melalui penginderaan sampai terjadinya reaksi, digambarkan dalam skema persepsi oleh Paul A. Bell (1976).



Gambar 2.5 Skema Persepsi

Sumber : Wirawan, 1992

Dalam skema tersebut terlihat bahwa tahap paling awal dari hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara individu dengan obyek-obyek di lingkungannya. Obyek tampil dengan kemanfaatannya masing-masing sedangkan individu datang dengan sifat-sifat individunya, pengalaman masa lalunya, bakat, minat, sikap dan berbagai ciri pribadi masing-masing.

Hasil interaksi individu dengan obyek menghasilkan persepsi individu tentang obyek tersebut. Jika persepsi berada dalam batas optimal, maka individu dikatakan dalam keadaan *homeostatis*, yaitu keadaan yang serba seimbang dan biasanya selalu ingin dipertahankan oleh setiap individu karena menimbulkan perasaan yang

menyenangkan. Sebaliknya, jika obyek dipersepsikan di luar batas optimal, maka individu akan mengalami stress. Terjadi peningkatan energi, sehingga harus dilakukan *coping* untuk menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya. Penyesuaian diri individu terhadap lingkungannya disebut dengan adaptasi, sedangkan penyesuaian lingkungan terhadap individu disebut *adjustment*.

Dalam hal interaksi manusia dengan lingkungannya, manusia akan selalu berusaha memperoleh keselarasan dengan lingkungannya. Hal ini dimungkinkan dengan adanya kemampuan kognitif untuk mengadakan reaksi-reaksi tertentu terhadap lingkungan yang memuat hal-hal tertentu yang menarik minatnya dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhannya.

Kualitas lingkungan sangat bergantung pada lingkungan proses aktivitas. Menurut Gehl (1980), proses aktivitas digambarkan melalui 3 langkah, yaitu :

1. *The necessary activity*, yaitu kegiatan utama.
2. *The optional activity*, yaitu kegiatan tambahan.
3. *The following activity*, yaitu kegiatan pengikut.

The necessary activity merupakan faktor utama perancangan yang dominan, tetapi pada saat yang sama.

The optional activity dan *following activity* perlu sekaligus dipikirkan.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedjo (1986) lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Konsep kunci bagi analisis perilaku manusia dalam arsitektur adalah pelataran perilaku, yang dapat diterapkan untuk tujuan arsitektur sebagai dasar analisis interaksi lingkungan perilaku, Gary T. Moore (dalam Snyder, 1989). Barker (1968, dalam Wirawan, 1992) menyatakan bahwa tingkah laku tidak hanya ditentukan oleh lingkungan atau sebaliknya, melainkan keduanya saling menentukan dan tidak dapat dipisahkan. Tingkah laku dipengaruhi oleh lingkungan fisik (*physical milieu*) dan pola tingkah laku baku (*standing pattern of behaviour*). Teori psikologis ekologi yang dikemukakan oleh Barker secara khusus mempelajari hubungan timbal balik antara lingkungan dengan tingkah laku, dan memandang set tingkah laku (*behavior setting*) sebagai faktor tersendiri. Set tingkah laku adalah pola tingkah laku kelompok (bukan tingkah laku individu) yang terjadi sebagai akibat kondisi lingkungan tertentu (*physical milieu*).

Menurut Gary T. Moore dalam Snyder, tujuan arsitektur yang cocok adalah merancang kembali pelataran maupun menghilangkan sumber-sumber ketidakcocokan sementara membiarkan kecocokannya tetap utuh.

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu (termasuk kumpulan individu-individu yang membentuk kelompok atau kelompok) dan organisasi atau institusi dalam satu sistem interaksi yang mengikutsertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen, yaitu (1) tempat (*setting*), (2) fenomena perilaku, dan (3) kelompok pemakai (organisasi dan individu). Organisasi dapat dipandang sebagai institusi atau pemilik yang mempunyai hubungan dengan *setting*.

Menurut Weisman (1981) individu juga dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi di dalam *setting*. Proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan yang disebut konsep atribut. Termasuk dalam atribut, adalah indra perangsang, kenyamanan, aktivitas, kesesakan, sosialitas, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas, makna.

Atribut menurut Weisman (1981) :

1. Indra perangsang

Kualitas dan intensitas perangsang sebagai pengaruh yang dirasakan oleh manusia.

2. Kenyamanan

Suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang 'sesuai', kepada panca indra dan *antropometrik*, disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. *Antropometrik* adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan disebut juga faktor manusiawi atau dalam penerapan ergonomik, masih dalam jangkauan yang menyenangkan bagi kondisi fisik manusia.

3. Aktifitas

Perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi di dalam suatu lingkungan.

4. Kesesakan

Situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan *personal space*-nya.

5. Sosialitas

Tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu *setting*. Suatu tingkat dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial yang dihubungkan secara langsung pada susunan tempat duduk dan meja dari suatu ruang umum. Jarak antara perseorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi diantaranya perseorangannya.

6. Privasi

7. Kontrol

Kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi ruang.

8. Aksesibilitas

Kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan, maksudnya yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual. Menurut Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996) sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan kelayakan lebar minimum 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 cm. Selain itu juga harus memperhatikan kelancaran sirkulasi dalam arti tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan. Hal ini berlaku juga terhadap komponen lingkungan bangunan untuk memenuhi akses dan komponen setting. Visual berarti visibilitas yaitu terlihat atau nampak jelas termasuk akses dan komponen setting. Menurut Hesselgren, 1975, visibilitas berkaitan dengan “jarak” yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual di mana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

9. Adaptabilitas

Kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.

10. Makna

Kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna individual atau kebudayaan bagi manusia.

Penggolongan lainnya mengenai *atribut* manusia adalah:

1. Personal Space

Definisi personal space adalah suatu batas maya yang mengelilingi diri kita yang boleh dilalui oleh orang lain. (J.D. Fisher dkk, 1984)

Personal space seolah-olah merupakan sebuah balon atau tabung yang menyelubungi diri kita dan tabung itu membesar dan mengecil bergantung dengan siapa kita sedang berhadapan. (Holahan, 1982)

Personal space mempunyai beberapa jarak, yaitu :

- i. Jarak intim (0-18 inch/0-0,5 m), yaitu jarak untuk berhubungan seks, untuk saling merangkul antar kekasih, sahabat atau anggota keluarga, atau untuk melakukan olahraga kontak fisik; gulat dan tinju.
- ii. Jarak personal (18 inch-4 kaki/0.5-1,3 m), yaitu jarak untuk percakapan antara orang yang sudah saling akrab.
- iii. Jarak sosial (4-12 kaki/1,3-4 m), yaitu untuk hubungan yang bersifat formal; bisnis, dan sebagainya.
- iv. Jarak publik (12-25 kaki/4-8,3 m), yaitu untuk hubungan yang lebih formal; penceramahan atau aktor dengan hadirinnya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi jenis personal, yaitu:

- Jenis kelamin
- Tingkat umur
- Tipe kepribadian
- Latar belakang/suku bangsa
- Keadaan lingkungan; dalam ruang, penyekat ruang

2. Privasi (*privacy*)

Privasi adalah keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya.

Terdapat 4 (empat) jenis privasi yang terbagi dalam 2 golongan :

- i. Keinginan untuk tidak diganggu secara fisik, terwujud dalam tingkah laku menarik diri seperti:
 - a. Keinginan untuk menyendiri.
 - b. Keinginan untuk menjauh dari pandangan/gangguan suara tetangga atau lalu lintas.
 - c. Keinginan untuk intim baik keluarga atau orang tertentu, tapi jauh dari semua orang.
- ii. Keinginan untuk menjaga kerahasiaan diri sendiri yang terwujud dengan tingkah laku dengan hanya memberi informasi yang dianggap perlu.

Dapat dikatakan bahwa privasi merupakan hasrat atau kehendak untuk mengontrol akses fisik ataupun informasi terhadap diri sendiri atau pihak orang lain, sedangkan personal space merupakan perwujudan privasi itu sendiri dalam bentuk ruang (*space*).

3. Territoriality

Teritorialitas adalah suatu tingkah laku yang ada hubungannya dengan kepribadian/hak seseorang atau sekelompok orang atas sebuah tempat atau lokasi geografis. Teritori merupakan hubungan yang erat antara privasi dengan *personal space*.

4. Kesesakan (*crowding*) dan Kepadatan (*density*)

Kepadatan adalah banyaknya jumlah manusia dalam suatu batas ruang tertentu, makin banyak jumlah manusia berbanding luas ruangan semakin tinggi pula tingkat kepadatannya. Hubungan antara kepadatan dengan kesesakan mempunyai 2 ciri:

- a. Kesesakan adalah persepsi terhadap kepadatan dalam artian jumlah manusia. Jadi tidak termasuk di dalamnya kepadatan dalam arti yang lain dari manusia.
- b. Mengingat kesesakan adalah persepsi maka mempunyai sifat subyektif. Manusia yang sudah biasa dengan kesesakan mungkin sudah tidak merasa sesak lagi (*density* tinggi tapi *crowding* rendah). Namun sebaliknya manusia yang sudah terbiasa menyendiri akan merasa sesak dalam suatu ruangan yang setengah kosong (*density* rendah tapi *crowding* tinggi).

Beberapa pendapat telah menyimpulkan bahwa *density* adalah kendala keruangan (*spacial constrain*), sedang *crowding* adalah subyektif terhadap ruang sesak (*tight space*).

Kepadatan memang merupakan syarat yang diperlukan untuk timbulnya persepsi kesesakan.

5. Kenyamanan (*comfort*)

Manusia selalu cenderung untuk mendapatkan kenyamanan baik secara fisik maupun psikis didalam lingkungan binaan. Kenyamanan ini dapat tercapai bila terpenuhi syarat-syarat kenyamanan komponen dari lingkungan binaan tersebut. Manusia cenderung menempati daerah yang memenuhi atribut kenyamanan, karena secara fisik dan psikologis mendapatkan kenyamanan.

7. Perasaan aman dan terlindungi (*safety*)

Salah satu kebutuhan manusia lainnya adalah terpenuhi perasaan aman dan terlindungi dalam keberadaannya (manusia akan merasa tidak tenang bila dirinya selalu tidak aman). Manusia membutuhkan daerah yang memenuhi atribut perasaan aman dan terlindungi.

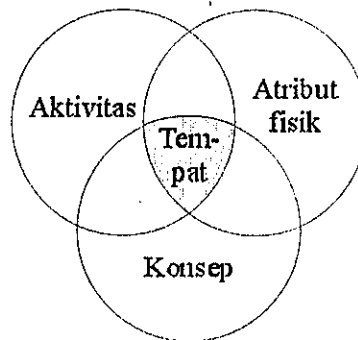
8. Sistem kontrol (*control system*)

Seseorang akan berusaha selalu dapat mengontrol lingkungan di sekitarnya untuk menciptakan perasaan tenang, tenteram dan aman terhadap dirinya.

9. Komuniti (*community*)

Sebagai mahluk sosial, manusia membutuhkan hubungan dengan orang lain di sekitarnya agar memperoleh hubungan yang harmonis dengan lingkungannya.

David Canter (1977) berpendapat bahwa, suatu ruang atau tempat merupakan akumulasi hubungan antara aktivitas, atribut fisik dan konsepsi.



Gambar 2.6 Diagram model tempat/ruang

Sumber : David Canter, 1977

Diagram model tempat/ruang tersebut menggambarkan :

- tingkah laku apa yang diperkirakan akan terjadi
- parameter fisik tempat tersebut
- konsepsi yang dimiliki mengenai tingkah laku pada lingkungan fisik tersebut

Tingkah laku yang diperkirakan terjadi dalam pembentukan suatu tempat/ruang berkaitan dengan pemakai. Mead : 1934, Kelly ; 1955, dan Secord; 1972 (dalam Canter; 1977) menyatakan bahwa tingkah laku manusia mempunyai hubungan erat dengan cara dia berpikir. Bagaimana sikap dan tingkah laku pelaku sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman perlu diketahui apa yang dipikirkan dan

bagaimana dia berpikir. Pemahaman terhadap situasi dapat menjadi sesuatu yang mempengaruhi tingkah laku.

2.3.5 Hubungan antara Perilaku dan Lingkungan

Menurut Barker (1968)*1) manusia akan bertingkah laku sesuai dengan settingnya, yaitu sebagai usaha untuk menyesuaikan diri atau membuat keselarasan. Dalam hal ini tingkah laku atau norma tingkah laku akan disesuaikan dengan set.

Menurut Hariyadi, B. Setiawan (1995), Behavior Setting (Setting Perilaku) = suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik, Behavior Pattern = Perilaku tertentu, Molar Behavior = sekelompok Perilaku 2)

2.3.6 Pengaruh Lingkungan Fisik pada Perilaku

Menurut Amos Rapport (1976) *2) dalam bukunya *The Environment Interaction Of People and The Built Environment*, kemungkinan sifat manusia yang diambil dalam menganalisis suatu pengaruh lingkungan fisik terhadap perilaku adalah;

- a. *Environmental Determinis* : Lingkungan fisik akan mempengaruhi perilaku
- b. *Possibilism* : Pandangan, lingkungan fisik membatasi perilaku manusia

c. *Probabilism* : Pandangan, lingkungan fisik memberikan kemungkinan mengadakan pilihan

Untuk itu dalam penelitian ini akan digunakan model yang dapat menggali pengaruh lingkungan fisik buatan manusia terhadap perilaku.

2.3.7 Motivasi

Motivasi merupakan akar dari perilaku, sehingga motivasi yang berbeda akan menghasilkan perilaku yang berbeda pula. Motivasi adalah suatu kompleksitas proses psikologik yang bersifat (Boedojo, 1986) :

- Energetik (dilandasi oleh adanya energi)
- Keterangsangan (disulut oleh stimulus)
- Keterarahan (tertuju pada sasaran)

Menurut Lang (1987) motivasi adalah kekuatan yang mendorong di belakang perilaku. Perilaku diarahkan menuju kepuasan kebutuhan. Karenanya sangat penting dalam teori desain lingkungan didasarkan pada beberapa konsep kebutuhan manusia.

Sesuai dengan arah pemunculan proses motivasi dapat pula dibedakan antara faktor-faktor yang berasal dari dalam diri individu maupun yang dari luar dirinya, yaitu (Boedojo, 1986) :

1. *Push Factor* adalah hal-hal pada diri individu yang menimbulkan motivasi, seperti berbagai macam kebutuhan organis, psikis dan sosial.

2. *Pull Factor* yang berada di dalam lingkungan di luar individu, dan dapat merangsang timbulnya motivasi, seperti sarana dan prasarana untuk memenuhi berbagai kebutuhan.

Motivasi akan mendorong kepribadian seseorang sehingga tingkah lakunya dipolakan untuk mendekati obyek sasaran (*approach-modus*) atau menjauhi obyek sasaran (*avoidance-modus*).

Gerakan tersebut ditandai dengan konflik-konflik, yang kemudian disebut dengan *motivational conflict*. Konflik menggambarkan adanya pertentangan psikologis pada diri individu dalam memilih gerakannya terhadap obyek persepsi, dan dapat bersifat.

1. *Approach-approach conflict* terjadi jika ada faktor pendorong untuk mendekat.
2. *Avoidance-avoidance conflict* menghindar terhadap sesuatu.
3. *Approach-avoidance conflict* mendekat untuk kemudian menghindar.

Bentuk-bentuk arsitektural banyak mengandung *pull factor* atau paling tidak dapat merangsang munculnya *push factor* pada individu. Unsur arsitektural dapat bersifat menentukan untuk mengarahkan gerakan individu, yaitu menurut *approach modus* atau menurut *avoidance modus*. Bentuk arsitektural secara sengaja atau tidak, dapat menimbulkan konflik pada individu (*user*), yaitu menurut tiga kualitas tersebut diatas.

Setiap konflik akan disertai ketegangan emosional. Perbedaan ketegangan dapat dicapai dengan menemukan suatu solusi konflik. Suatu masalah arsitektural yang antara lain disulut oleh adanya *motivational conflict* menuntut ditemukannya suatu solusi arsitektural.

2.3.8 Persepsi

Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Tahap awal hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara manusia dengan lingkungannya. Manusia tampil dengan perilakunya, sedangkan obyek-obyek tersebut tampil dengan kemanfaatannya. Hasil interaksi individu dengan obyek di lingkungannya akan menghasilkan persepsi.

Dalam hubungannya dengan persepsi dan sikap terhadap lingkungan, faktor bagaimana orang menilai keindahan lingkungan atau estetika lingkungan turut diperhatikan. Seorang individu menilai atau mempersepsikan estetika lingkungan dengan mempertimbangkan antara lain : kompleksitas yaitu banyaknya ragam yang membentuk suatu lingkungan : keunikan yaitu seberapa jauh lingkungan mengandung komponen-komponen yang unik; ketidaksenadaan yaitu seberapa jauh suatu faktor tidak sesuai dengan lingkungan; serta kejutan dan keindahan yang merupakan hasil interaksi antara perbandingan dan eksplorasi fisik.

Estetika lingkungan dipengaruhi oleh kesukaan (*preferensi*) terhadap lingkungan yang berbeda-beda. S. Kaplan dan R. Kaplan (Fisher, 1984 dalam Sarlito Wirawan, 1992) menyatakan bahwa *preferensi* ditentukan oleh beberapa hal, yaitu keteraturan (*coherence*); tekstur, yaitu kasar lembutnya suatu pemandangan; keakraban dengan lingkungan; keleluasaan ruang pandang; kemajemukan rangsang; dan misteri atau kerahasiaan yang tersembunyi dalam pemandangan.

2.4 Rangkuman Teori

Rangkuman teori yang dipergunakan adalah :

- Kemampuan pandangan manusia menurut Spreiregen, 1965 :
 - a. Jarak 1.220 m, merupakan jarak maksimum melihat manusia.
 - b. Jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktivitas yang dilakukan.
 - c. Jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang.
- Klasifikasi jarak pribadi menurut Hall, 1966 :
 - a. jarak intim
 - b. jarak pribadi
 - c. jarak sosial
 - d. jarak publik

- Atribut menurut Weisman, 1981 :
 - a. indra perangsang
 - b. kenyamanan
 - c. aktifitas
 - d. kesesakan
 - e. sosialitas
 - f. privasi
 - g. kontrol
 - h. aksesibilitas
 - i. adaptabilitas
 - j. makna

- Proses motivasi menurut Boedojo, 1986 adalah :
 - a. *push factor*
 - b. *pull factor*

- Tingkah laku dari motivasi menurut Boedojo, 1986 adalah :
 - a. *Approach-approach conflict*
 - b. *Avoidance-avoidance conflict*
 - c. *Approach-avoidance conflict*

BAB III

METODE PENELITIAN

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Bentuk dan Strategi Penelitian

Berdasarkan fenomena permasalahan yang ada yang diajukan dalam penelitian ini, yang menekankan pada masalah pengaruh lingkungan fisik terhadap perilaku, yang menunjukkan adanya korelasi antara perilaku pengguna koridor jalan Jendral Sudirman Semarang ruas antara sungai Banjir Kanal Barat sampai dengan Bundaran Kali Banteng dengan kekurangteraturan kondisi ruas jalan tersebut dan kemacetan yang terjadi pada waktu-waktu dan tempat-tempat tertentu. Maka strategi penelitian yang diambil adalah penelitian korelasional dengan bentuk studi lapangan/survei. Dengan demikian pembuktian hipotesis ini akan ditelaah melalui analisis keterkaitan antara variabel-variabel yang diteliti.

3.2 Rancangan Penelitian

3.2.1 Langkah Penelitian

a. Tahap Persiapan

Tahap persiapan meliputi :

1. Mengamati dan mengidentifikasi obyek dan kawasan penelitian dengan mensurvey lokasi penelitian secara detail yang meliputi seluruh elemen-elemen yang ada di lokasi tersebut.
2. Mempersiapkan titik-titik lokasi penelitian
3. Mempersiapkan alat penelitian
4. Membuat dan menyusun sketsa untuk *mapping* terhadap responden
5. Menentukan responden

b. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian meliputi :

1. Membuat sketsa perilaku yang dilakukan oleh responden
2. Mendatangi responden
3. Membuat format data dalam bentuk sketsa gambar dan tabel
4. Menganalisa data
5. Melakukan pembahasan
6. Menarik kesimpulan
7. Membuat laporan penelitian

3.2.2 Definisi Operasional Penelitian

Penelitian ini meliputi kegiatan atau aktivitas yang dilakukan pada jalur pedestrian, jalan raya dan *public space*, komponen, atribut dan properti yang mendukung kegiatan elemen-elemen yang ada, konflik yang muncul serta upaya solusi konflik.

Definisi Operasional meliputi :

- a. Pemanfaatan, meliputi fungsi area parkir yang sudah ada dan halaman dalam kontribusinya sebagai ruang publik serta area parkir yang sering dipergunakan/disukai pengendara kendaraan bermotor.
- b. Ruang transisi, yaitu ruang antara tepi jalan (jalur lambat) dengan GSMB (Garis Sempadan Muka Bangunan).
- c. Koridor jalan Jendral Sudirman, yaitu mulai dari setelah Jembatan Banjir Kanal Barat (dari arah Tugu Muda) sampai dengan *trafficlight* sebelum Bundaran Kali Banteng.
- d. Perilaku pengguna, yaitu meliputi atribut dan propertis pengendara kendaraan bermotor, baik sepeda motor maupun mobil.
- e. Kondisi fisik, yaitu kondisi tempat yang digunakan, meliputi komponen : kondisi peneduh, bentuk, luasan, batasan, dan suasana.
- f. Kondisi spasial, yaitu kondisi ruang yang meliputi kondisi tiga dimensi di koridor sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang yang berpengaruh terhadap pengendara kendaraan bermotor yang melintas jalan tersebut, orientasi, sirkulasi, kenyamanan pencapaian dan kecepatan untuk mencapai obyek yang akan dituju, dan jarak pandang terhadap obyek yang akan dituju.

3.2.3 Metoda Penelitian

- a. Pendekatan Penelitian dan Penentuan Responden

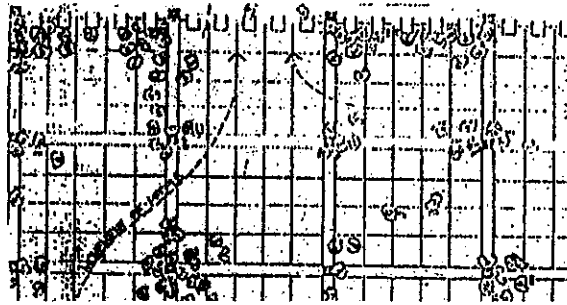
Keberhasilan dan kemudahan penelitian didasarkan pada metode penelitian yang akan digunakan. Penelitian menggunakan

pendekatan arsitektur dan perilaku dengan teknik *Behavioral Mapping* (Haryadi, 1995). Melalui teknik ini akan didapatkan suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena (terutama perilaku individu dan sekelompok manusia) yang terkait dengan sistem spasialnya. (Haryadi, 1995).

Sommer, 1986 (dalam Haryadi, 1995), menyatakan bahwa *Behavioral Mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan perilaku dengan wujud perancangan yang spesifik.

Terdapat dua cara untuk melakukan *Behavioral Mapping* yakni : (1) *Place – Centered Mapping* dan (2) *Person – Centered Mapping*, yang akan dijelaskan sebagai berikut :

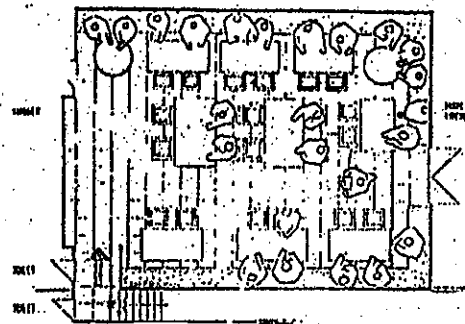
1. *Place Centered Mapping* adalah metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya ke dalam suatu situasi waktu dan tempat yang tertentu. Dengan kata lain, perhatian dari teknik ini adalah satu tempat yang spesifik baik kecil maupun besar, dalam hal ini adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki meliputi koridor jalan Jendral Sudirman Semarang.



Gambar 3.1 Contoh Pemetaan Perilaku dengan Place Centered Mapping pada Restaurant

Sumber : D.Canter, 1974

2. *Person Centered Mapping* adalah metode pengamatan yang menentukan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Dengan demikian teknik ini berkaitan tidak hanya satu tempat atau lokasi akan tetapi dengan beberapa tempat atau lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini meliputi pengguna jalur pedestrian baik laki-laki (karyawan, remaja putra) dan perempuan (ibu-ibu, karyawati, remaja putri).



Gambar 3.2 Contoh Pemetaan Perilaku dengan Person Centered Mapping pada Stasiun Kereta Api

Sumber : D.Canter, 1974

Penelitian bersifat deskriptif, dengan tujuan untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab-sebab dan gejala tertentu (Sevilla, 1993).

Responden adalah mereka yang beraktivitas sebagai pengguna koridor jalan Jendral Sudirman Semarang.

Responden terdiri dari :

1. Pengendara kendaraan bermotor roda 2 (sepeda motor), dan
2. Pengendara kendaraan bermotor roda 4 (mobil)

meliputi pengendara :

1. Pria : karyawan, pedagang dan remaja putra
2. Wanita : ibu rumah tangga, karyawati , pedagang dan remaja putri.

dengan asumsi :

- Bapak-bapak → status pekerja
- Ibu-ibu → status ibu rumah tangga
- Karyawan-karyawati → status pegawai
- Pedagang → status pemilik usaha
- Remaja putra-putri → status pelajar/mahasiswa

Kaum wanita merupakan pengunjung terbanyak datang ke tempat perbelanjaan (Amos Rapoport, 1985), selain itu kaum wanita lebih sering berbelanja bila dibandingkan kaum pria.

Penetapan jumlah sampel ditetapkan di lapangan.

b. Metoda Pengumpulan Data

Peneliti mengumpulkan data penelitian dengan cara, yaitu observasi lapangan. Pengumpulan data dilakukan dengan beberapa tahapan, yaitu :

1. Sketsa dasar atau *setting* yang akan diobservasi

Dilakukan dengan mensketsa jalur responden yang akan diteliti.

2. Definisi tentang bentuk perilaku yang diamati, dihitung, dideskripsikan dan didiagramkan. Bentuk perilaku tersebut menyangkut aktor yang diamati, dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan bermotor roda 2 (sepeda motor) dan roda 4 (mobil).

3. Prosedur yang harus diikuti selama observasi yang berkaitan dengan tujuan penelitian, yaitu pemanfaatan pedestrian dalam kaitannya dengan kendaraan bermotor, lalu lintas dan sirkulasi kendaraan bermotor, keberadaan toko-toko di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang (mulai dari Jembatan Banjir Kanal Barat sampai dengan Bundaran Kali Banteng)

4. Dokumentasi

3.3 Analisis Penelitian

Analisis data penelitian menggunakan kesamaan isi (*content analysis*) dan *deskriptif*. Muhajir (1992) mengatakan *content analysis* merupakan analisis ilmiah tentang isi pesan suatu komunikasi. Secara teknis

mencakup upaya : (1) klasifikasi tanda-tanda yang dipakai dalam komunikasi, (2) menggunakan dasar kriteria sebagai dasar klasifikasi.

Menurut Haryadi (1995) maksud analisis kesamaan isi adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi dalam kurun waktu tertentu. Untuk mengetahui mengapa kecenderungan terjadi, dilakukan dengan observasi atau wawancara.

3.4 Lokasi Wilayah Penelitian

Lokasi wilayah penelitian terbagi menjadi 2 (dua) karena dari pengamatan awal koridor jalan tersebut mempunyai 2 (dua) macam karakter jika dilihat dari tingkat keramaian dan kepadatannya, pembagiannya yaitu :

A. Lokasi Primer atau Zona I

Merupakan tempat-tempat terakumulasinya berbagai kepentingan yang menjadi satu dalam jumlah yang cukup besar sehingga sangat padat aktivitas.

Zona I : Setelah Jembatan Banjir Kanal Barat (dari arah Tugu Muda) sampai dengan Jembatan Puspogiwang Barat/Ronggolawe Barat.

B. Lokasi Sekunder atau Zona II

Lokasi pembanding yang akan dibandingkan dengan lokasi primer. Perbedaan-perbedaannya dengan lokasi primer akan diinventaris beserta penyebabnya.

Zona II : Setelah Jembatan Puspogiwang Barat/Ronggolawe Barat (dari arah Tugu Muda) sampai dengan *trafficlight* Bundaran Kali Banteng.

3.5 Waktu Penelitian

Waktu penelitian koridor jalan Jendral Sudirman Semarang (kawasan pasar Karangayu), yaitu pukul 05.00 – 18.00 WIB setiap hari (Senin – Sabtu) dan hari libur (Minggu dan hari besar).

Dari pengamatan tersebut akan diperoleh waktu yang paling sibuk/*peak hours* dan waktu yang paling lengang..

Pemilihan waktu penelitian tersebut berdasarkan asumsi yaitu :

- Pagi hari, antara pukul 05.00 – 08.00
- Siang hari, antara pukul 12.00 – 14.00
- Sore hari, antara pukul 16.00 – 18.00

Dengan pertimbangan :

- Pukul 05.00 – 08.00 : asumsi pedagang pasar mulai beroperasi, orang mulai berbelanja ke pasar Karangayu, orang berangkat kerja, anak-anak berangkat sekolah, toko-toko masih tutup.
- Pukul 12.00 – 14.00 : asumsi orang istirahat, pulang sekolah, makan siang, toko-toko sudah buka.
- Pukul 16.00 – 18.00 : asumsi orang pulang kerja dan jalan-jalan..

3.6 Bahan dan Alat Penelitian

Alat penelitian yang dipergunakan dalam pengumpulan data, meliputi :

1. *Site plan* area penelitian, bilamana perlu daftar pertanyaan untuk panduan penelitian.
2. Meteran untuk mendapat data lebih rinci dari site di lapangan.
3. Kamera foto untuk merekam gambar.
4. Kertas dan alat gambar untuk membuat sketsa.
5. Kertas untuk mencatat jawaban atas pertanyaan yang diajukan oleh peneliti dan isian wawancara responden.
6. *Tape recorder* untuk merekam hasil wawancara maupun laporan kondisi lapangan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN dan PEMBAHASAN

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

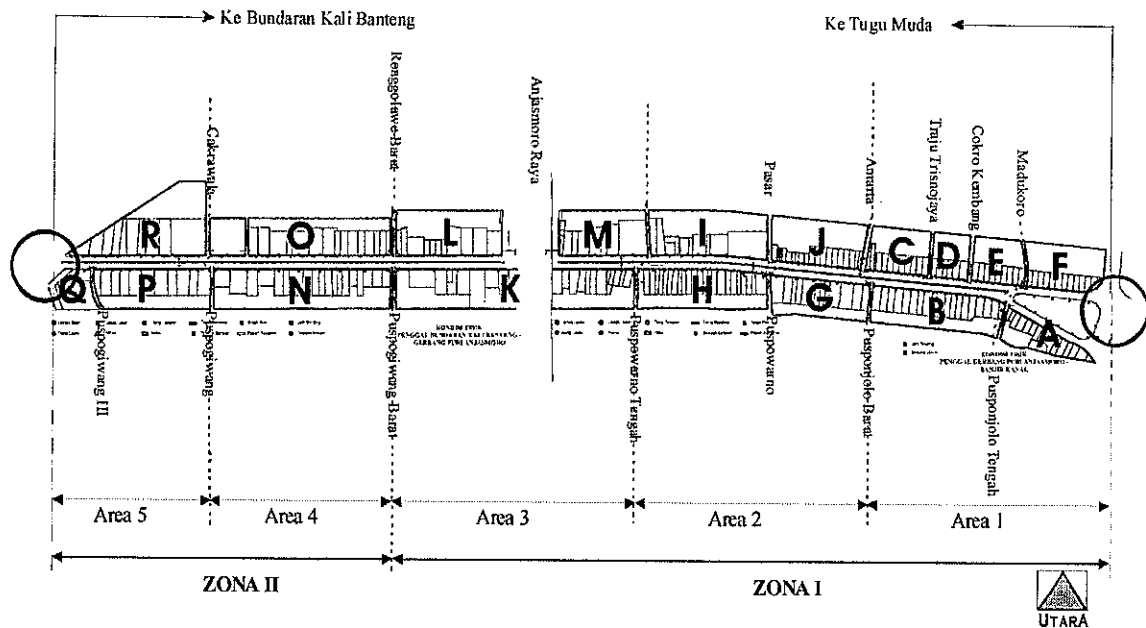
4.1 Gambaran Umum Kawasan Penelitian

4.1.1 Alasan Pemilihan Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih adalah jalan Jendral Sudirman Semarang, penggal jalan antara Jembatan Banjir Kanal Barat sampai ke Bundaran Kali Banteng, karena pada ruas jalan tersebut terlihat ketidakraturan koridor jalan yang ditandai dengan sering tidak lancarnya arus lalu lintas dan macet pada jam-jam tertentu.

Hal tersebut di atas membuat peneliti tertarik untuk melihat lebih jauh apa penyebab ketidaklancaran di jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut, sehingga diharapkan bertemu dengan suatu solusi ataupun pemecahan permasalahan tersebut di atas yang dapat dipergunakan untuk memperbaiki kondisi yang sudah berlangsung cukup lama itu.

Pada pelaksanaan penelitian dan survei, peneliti membagi koridor jalan tersebut menjadi 2 Zona sebagai berikut : Zona I, terdiri dari 3 area; sedangkan Zona II terdiri dari 2 area; dimana setiap area merupakan gabungan dari beberapa segmen (lihat Gambar 4.1).



Gambar 4.1 Pembagian Wilayah Penelitian

Alasan pembagian menjadi 2 zona tersebut adalah adanya perbedaan karakter tingkat kepadatan dari aktivitas yang ada yang cukup signifikan antara zona I dan zona II. Pada masing-masing zona dibagi lagi menjadi beberapa area dengan melihat tingkatan aktivitas yang ada. Sedangkan pada pembagian terkecil, yaitu segmen, dibagi berdasarkan penggal jalan yang berhubungan dengan koridor utama jalan Jendral Sudirman Semarang dimana dari segmen itulah dapat diperoleh data yang lebih detail.

4.1.2 Posisi Kawasan Jendral Sudirman terhadap Kota Semarang

Jalan Jendral Sudirman Semarang pada mulanya adalah jalan utama untuk menuju ke kota Semarang dari arah Barat. Dimana jalan

tersebut memotong lurus ke arah pusat kota, dalam hal ini Simpang Lima melalui Tugu Muda yang merupakan *landmark* kota Semarang. Hal pentingnya jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut terdapat pada Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Semarang, Bagian Wilayah Kota III (BWK III) yang mencakup Kecamatan Semarang Utara dan Semarang Barat; dimana jalan Jendral Sudirman Semarang merupakan jalan Arteri Primer (AP)(lihat Lampiran 1).

Pada perkembangan selanjutnya, seiring dengan pemekaran dan perkembangan kota Semarang, jalan Jendral Sudirman Semarang yang dahulu bernama Jalan Siliwangi itu menjadi ramai. Karena semakin banyak orang melalui jalan tersebut, mulailah orang membangun fasilitas-fasilitas di sepanjang jalan tersebut, fasilitas-fasilitas tersebut adalah fasilitas perdagangan dan jasa, menyusul pasar yang sudah terlebih dahulu ada di sana. Hal tersebut semakin diperkuat dengan peruntukan koridor jalan Jendral Sudirman Semarang sebagai kawasan perdagangan/perniagaan menurut RDTRK Kota Semarang (lihat Lampiran 2).

Perkembangan kota Semarang ke arah Barat semakin mengukuhkan keberadaan jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut sebagai arus lalu lintas utama yang dilalui oleh ribuan orang setiap harinya. Dan banyak pula orang yang menggantungkan hidupnya dari keberadaan jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut.

4.1.3 Kondisi Lingkungan Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang

1. Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang

Jalur jalan Jendral Sudirman Semarang dalam perkembangannya membentuk ruang terbuka umum atau disebut *public open space* yang memanjang membentuk koridor (*corridor*), seperti disebutkan dalam bukunya Roger Trancik (1986) yang berjudul *Finding The Lost Space* yang mengatakan bahwa ruang terbuka adalah *bentuk menerus jalan dan elemen dinding bangunan di sepanjang jalan*. Koridor ini biasanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan 2 fungsi atau lebih. Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang merupakan terusan dari jalan Mgr. Sugiyopranoto yang menghubungkan antara kawasan Tugu Muda dengan Bundaran Kali Banteng (sebagai titik pertemuan berbagai arah jalan untuk menuju ke luar kota Semarang). Ruang terbuka di koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang mempunyai komponen-komponen antara lain jalan pedestrian atau trotoar yang dilengkapi dengan street furniture, signage, halte bus, pagar pembatas halaman, ruang parkir, taman, telepon umum, tempat sampah, tiang listrik dan telepon, tempat tiang bendera, jam umum, dan tempat parkir.

a) Jalan Jendral Sudirman Semarang

Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang menjadi ramai setelah banyak dibuka perumahan baru di daerah Semarang Barat dan

sekitarnya, seperti Perumnas Krapyak, Pasadena, Puri Anjasmoro, Semarang Indah, dan lain-lain.

Saat ini jalan Jendral Sudirman Semarang adalah jalan dengan 2 (dua) arah yang masing-masing arahnya mempunyai lebar kurang lebih 10 (sepuluh) meter, dibatasi dengan boulevard/pulau jalan yang sekaligus berfungsi sebagai pot bunga, dengan saluran air kotor pada tepinya dengan lebar kurang lebih 50 (lima puluh) cm yang sebagian tertutup pada mulut jalan masuk ke bangunan yang ada di sepanjang jalan tersebut.

Jalan Jendral Sudirman Semarang mempunyai cabang-cabang berupa jalan kecil menuju ke pemukiman penduduk yang ada di belakang koridor jalan tersebut. Juga terdapat node, yaitu 1 (satu) pertemuan jalan utama menuju ke tempat rekreasi perdagangan (kawasan PRPP dan Marina).

b) Pedestrian dan Jalan Penyeberangan

Penyediaan moda jalan kaki yang menyenangkan, aman, dan nyaman akan menarik orang-orang untuk menggunakan moda ini sesuai dengan tujuan perjalanan yang dipilihnya, menurut Utermann (1984).

Pedestrian di jalan Jendral Sudirman Semarang menggunakan paving blok dengan elemen pendukungnya antara lain ; pohon peneduh, box telepon, halte bus, kotak sampah, dan lainnya.

Akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan; sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kali lima. Jalur penyeberangan jalan (zebra cross) terdapat pada beberapa titik terutama yang terdapat traffic-light-nya, namun belum secara maksimal dipergunakan. Sedangkan jalur penyeberangan alternatif lainnya yaitu jembatan penyeberangan, juga kurang efektif penggunaannya, hal tersebut disebabkan karena letaknya kurang tepat, dan jarak antara anak tangganya yang terlalu tinggi sehingga sulit bagi penggunanya terutama ibu-ibu yang akan menaiki tangga penyeberangan tersebut.

c) Pagar Pembatas Halaman

Belum ada ketentuan yang mengatur elemen pagar. Hal itu terlihat dengan belum seragamnya kondisi di lapangan karena masih tergantung oleh masing-masing pemilik lahan.

Antar massa bangunan yang berhimpitan pagarnya tidak begitu tinggi, demikian pula pagar yang membatasi lahan dengan jalan, mungkin disebabkan sudah adanya selokan.

d) Ruang Parkir

Pada koridor jalan Jendral Sudirman Semarang sebagian besar tidak menyediakan parkir yang memadai bagi pengunjungnya, bahkan pada toko-toko tertentu halaman depannya dipergunakan untuk menyimpan barang, sehingga banyak pengunjung terutama yang mempergunakan kendaraan bermotor memilih untuk parkir di tepi jalan.

Yang menyediakan lahan parkir yang cukup memadai adalah kompleks pertokoan Siliwangi, bengkel mobil/motor, bank BCA, bioskop, Fuji Image Plasa, dan beberapa tempat lain yang jumlahnya tidak banyak.

2. Data Eksisting Koridor dan Kondisi Eksisting Peruntukan Lahan

a) Kondisi eksisting koridor

Kondisi eksisting koridor jalan Jendral Sudirman Semarang penggal jalan antara Jembatan Banjir Kanal Barat sampai dengan *trafficlight* Bundaran Kali Banteng jika ditinjau dari arah Tugu Muda dapat dilihat pada Lampiran 3.

b) Kondisi eksisting peruntukan lahan

Peruntukan lahan di sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang adalah Kawasan Perniagaan/Perdagangan seperti tercantum pada Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kotamadia

Semarang, Bagian Wilayah Kota (BWK) III wilayah Semarang Barat dan Semarang Utara (lihat Lampiran 4).

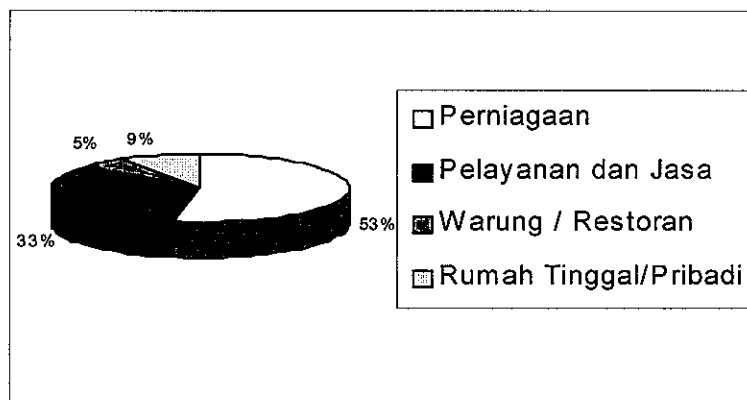
Eksisting peruntukan lahan berdasarkan kondisi yang ada adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1 Peruntukan Lahan Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang

No.	Peruntukan	Jumlah	%
1	Perniagaan/Perdagangan/Hiburan	68	52,71
2	Pelayanan Jasa/Kantor/Pendidikan	43	33,33
3	Restoran/Warung makan	6	4,65
4	Rumah Tinggal/Gudang/Tempat Pribadi	12	9,30
	JUMLAH	129	100

Hasil Pengamatan, Juli 2002

Grafik 4.1 Peruntukan Lahan Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang (dalam pembulatan)



3. Karakter Bangunan

a) Bentuk dan tatanan massa bangunan

Konfigurasi massa bangunan di kawasan jalan Jendral Sudirman Semarang ada yang berdiri sendiri terutama yang mempunyai fungsi spesifik seperti bioskop, showroom, diskotik, dan ruko/ pertokoan; ada juga yang saling berdempetan.

Bangunan di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang sebagian besar berlantai 2 (dua) yang sebagian besar berfungsi ganda; ada yang berfungsi sebagai tempat usaha dan hunian, tempat usaha dan gudang ataupun tempat usaha bersama. Secara umum bentuk bangunannya lebih pada kebutuhan akan fungsi.

b) Ketinggian bangunan

Seluruh bangunan di kawasan koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang harus mematuhi peraturan mengenai batas ketinggian bangunan yang ditetapkan dalam RDTRK Kota Semarang (Rencana Detail Tata Ruang Kota) Bagian Wilayah Kota (BWK) III wilayah Semarang Barat dan Utara yang menyebutkan bahwa kawasan koridor jalan Jendral Sudirman Semarang termasuk dalam wilayah *Approach Area* bandara Ahmad Yani (lihat Lampiran 4), dimana wilayah pendaratan tersebut tidak boleh terhalang oleh bangunan/menara dengan ketinggian tertentu dari landasan pendaratan/pemberangkatan

pesawat terbang. Hal tersebut sesuai dengan standar penerbangan internasional demi keselamatan penerbangan itu sendiri dan bagi wilayah di sekitar bandar udara tersebut.

4.1.4 Kondisi Sirkulasi dan Parkir Jalan Jendral Sudirman Semarang

Koridor jalan Jendral Sudirman Semarang adalah jalan dengan panjang ± 2000 m mulai dari Jembatan Banjir Kanal Barat sampai dengan Bundaran Kali Banteng dan mempunyai 3 (tiga) jembatan penyeberangan yang posisinya melintang terhadap jalan raya, berada di beberapa area jalan. Jalan Jendral Sudirman Semarang adalah jalan 2 arah yang masing-masing mempunyai lebar jalur ± 10 . Pada tiap jalurnya dibagi menjadi 2 lajur dengan marka jalan yang sudah terkelupas/hilang pada beberapa bagiannya.

Untuk parkir, sebagian besar kendaraan roda 4 (empat) menggunakan *bahu* jalan, hal itu disebabkan karena tidak semua toko/bangunan di sepanjang koridor jalan tersebut menyediakan lahan untuk parkir. Parkir di sepanjang jalan tersebut searah dengan arah jalan.

Gambaran yang lebih rinci tentang kondisi sirkulasi dan parkir jalan Jendral Sudirman Semarang adalah sebagai berikut :

a) Area 1

sisi Selatan : setelah Jembatan Banjir Kanal Barat (dari arah Tugu Muda/Timur) - Jl. Pusponjolo Barat

sisi Utara : Jl. Amarta - sebelum Jembatan Banjir Kanal Barat
(dari arah Kali Banteng/Barat)

b) Area 2

sisi Selatan : Jl. Pusponjolo Barat - Jl. Puspowarno Tengah

sisi Utara : gang samping Superdome - Jl. Amarta

c) Area 3

sisi Selatan : Jl. Puspowarno Tengah - Puspogiwang Barat

sisi Utara : Jl. Ronggolawe Barat - gang samping Superdome

d) Area 4

sisi Selatan : Jl. Puspogiwang Barat - Jl. Puspogiwang

sisi Utara : Jl. Cakrawala - Jl. Ronggolawe Barat

e) Area 5

sisi Selatan : Jl. Puspogiwang-sebelum Bundaran Kali Banteng

sisi Utara : setelah Bundaran Kali Banteng - Jl. Cakrawala

Tentang :

- 1) Kondisi jalur jalan dan sirkulasi kendaraan
- 2) Peneduh
- 3) Kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) pengunjung
- 4) Parkir

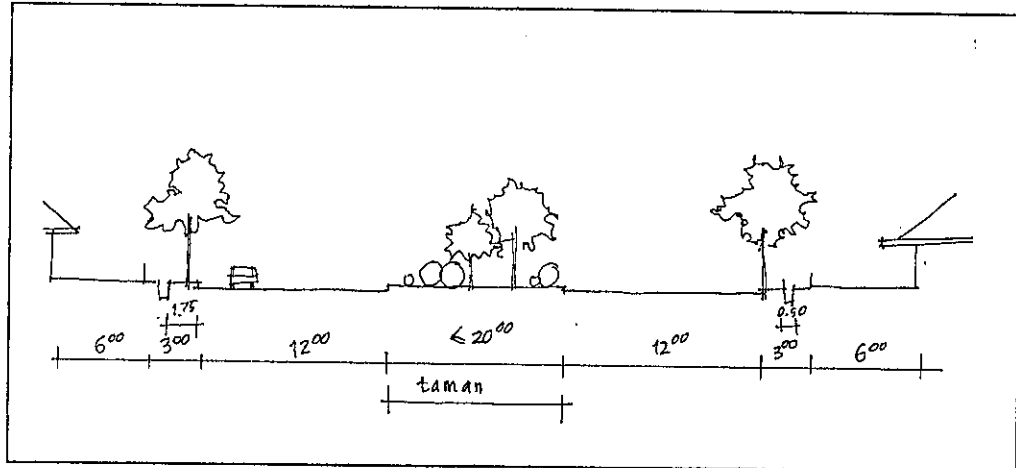
A) Area 1

sisi Selatan : Setelah Jembatan Banjir Kanal Barat (dari arah Tugu Muda/Timur) - Jl. Pusponjolo Barat

sisi Utara : Jl. Amarta - Sebelum Jembatan Banjir

(lihat Gambar 4.2)

a) Kondisi jalur jalan dan sirkulasi kendaraan



Gambar 4.3 Penampang jalan Jendral Sudirman Semarang di Area 1

Jalan mempunyai lebar $\pm 10 - 13$ meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan,

Pada area 1 terbagi dalam 6 segmen, yaitu segmen A, B, C, D, E, dan F. Dimana pada tiap-tiap segmennya dibatasi oleh jalan kecil yang mengakses ke koridor jalan Jendral Sudirman Semarang. Ada 8 (delapan) jalan yang mengakses ke jalan Jendral

Arah Bundaran Kali Banteng

Jl. Puspajolo Barat



Jl. Amarta

Segmen

Segmen F

Segmen A

Arah Jembatan Banjir Kanal Barat

 <p>UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG</p>	<p>PROGR KETERANGAN</p> <p>MAGISTE UNIVER</p>	<p>AKTIVITAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkir Mobil Parkir Sepeda Motor Pemberhentian Angkutan Umum Rest Area (Becak) Halte 	 <p>UTARA skalatis</p>
<p>JUDU Umum</p>	<p>Kaki</p>	<p>NO. GAMBAR</p>	<p>Gambar 4.2</p>
<p>PEMANFAATAN KORIDOR JALAN JENDI DITINJAU DARI P</p>	<p>Jalan Satu Arah Primer Jalan Dua Arah Primer Jalan Satu Arah Kolektor Sekunder Jalan Dua Arah Kolektor Sekunder Jalan Satu Arah Lokal Sekunder Jalan Dua Arah Lokal Sekunder</p>	<p>72 a</p>	

Sudirman Semarang tersebut, terdiri dari 2 (dua) jalan kolektor sekunder dan 6 (enam) jalan lokal sekunder. Rinciannya adalah sebagai berikut :

a. Jalan kolektor sekunder :

- jalan inspeksi ke arah Semarang Indah : \pm 12,0 meter
- jalan inspeksi ke arah Simongan : \pm 5,75 meter

b. Jalan lokal sekunder :

- jalan Pusponjolo Tengah : \pm 4,40 meter
- jalan Pusponjolo Barat : \pm 5,70 meter
- jalan Amarta : \pm 6,50 meter
- jalan Traju Trisnojaya : \pm 3,50 meter
- jalan Cokro Kembang : \pm 5,40 meter
- jalan Madukoro : \pm 3,40 meter

Area ini mempunyai taman yang dapat dipergunakan untuk berputar arah bagi kendaraan baik dari arah Timur menuju Timur lagi maupun yang dari Barat untuk menuju Barat lagi.

b) Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter \pm 30 - 60 cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter \pm 10-

20 cm. Ada 1 (satu) taman yang berada di tengah-tengah sebagai batas dan juga sarana berputar arah. Terdapat 1 (satu) *zebracross*.

c) Kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) pengunjung

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Semarang ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan roda 4 atau mobil.

Pada pagi hari di Area 1 belum banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas perdagangan dan jasa (karena toko/kantor/jasa dan fasilitas pelayanan jasa lainnya masih tutup), yang ada hanyalah para pemilik tempat usaha yang datang untuk membuka toko ataupun kantornya. Yang sudah terlihat agak ramai adalah di Sarang Knalpot.

Pada siang hari keramaian kendaraan bermotor meningkat. Terutama yang akan menuju ke BCA. Tempat lain yang agak ramai adalah showroom dan toko onderdil pada sisi Utara jalan.

Sedangkan pada sore hari, keramaian kendaraan bermotor masih ada di depan Sarang Knalpot dan mulut jalan Pusponjolo Tengah, mereka adalah angkutan umum yang menunggu penumpang yang pulang dari tempat kerja ke arah Semarang Barat. Dari arah sebaliknya menuju ke Semarang Timur menunggu penumpang di mulut jalan Pusponjolo Barat di

bawah jembatan penyeberangan dan di mulut jalan amarta serta di mulut jalan Pusponjolo Tengah.

Berdasarkan motif responden datang di Area 1 dengan 22 responden adalah 9 orang (40,91 %) menyatakan berbelanja, dan 13 orang (59,09 %) menyatakan urusan pelayanan jasa (lihat tabel 4.2).

Tabel 4.2 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 1

No.	Motif	Jumlah	%
1	Berbelanja	9	40,91
2	Urusan Pelayanan Jasa	13	59,09
	JUMLAH	22	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

d) Parkir

Pada dasarnya ada 2 (dua) macam tempat parkir yang dilakukan oleh para pengendara baik kendaraan roda 2 (sepeda motor) maupun roda 4 (mobil), baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum.

Tempat parkir yang pertama adalah di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan. tempat parkir yang kedua adalah di tepi jalan Jendral Sudirman Semarang. Tempat parkir di tepi jalan atau bahkan ada yang di trotoar jalan ini disebabkan oleh beberapa hal, sebagai berikut :

- tidak tersedianya lahan parkir pada toko/kantor/ tempat yang dituju
- halaman toko/kantor/ tempat yang dituju itu sempit
- karena terburu-buru/malas

Dari 22 orang pengguna parkir, 15 orang (68,18 %) parkir di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan 7 orang (31,82 %) parkir di tepi jalan.

Tabel 4.3 Posisi Parkir di Area 1

No.	Posisi	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	15	68,18
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar	7	31,82
	JUMLAH	22	100

Hasil Pengamatan dengan responden, Juli 2002

Tabel 4.4 Alasan Pilihan Parkir di Area 1

No.	Pilihan/Alasan	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	15	68,18
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar :		
	- tidak tersedia lahan parkir	6	27,27
	- lahan parkir sempit	0	0
	- terburu-buru/malas	1	4,55
	JUMLAH	22	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

(tidak termasuk kendaraan angkutan umum)

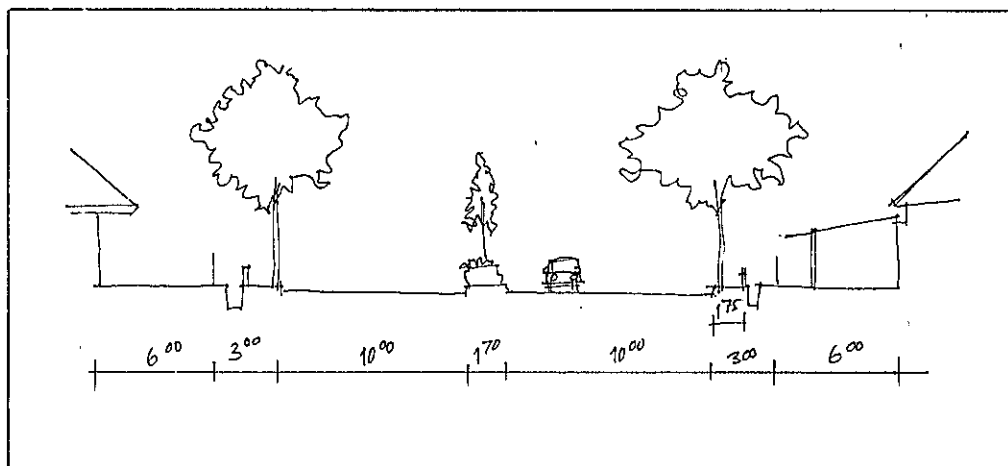
B) Area 2

sisi Selatan : Jl. Pusponjolo Barat - Jl. Puspowarno Tengah

sisi Utara : Gang samping Superdome - Jl. Amarta

(lihat Gambar 4.4)

a) Kondisi jalur jalan dan sirkulasi kendaraan



Gambar 4.5 Penampang jalan Jendral Sudirman Semarang di Area 2

Jalan mempunyai lebar ± 10 meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan,

Pada area 2 terbagi dalam 4 segmen, yaitu segmen G, H, I, dan J. Dimana pada tiap-tiap segmennya dibatasi oleh jalan kecil yang mengakses ke koridor jalan Jendral Sudirman Semarang. Ada 6 (enam) jalan yang mengakses ke jalan Jendral

Sudirman Semarang tersebut, terdiri dari 5 (lima) jalan lokal sekunder dan 1 (satu) jalan lokal tersier/gang. Rinciannya adalah sebagai berikut :

a. Jalan lokal sekunder :

- jalan Pusponjolo Barat : \pm 5,70 meter
- jalan Puspowarno (terbelah saluran) : \pm 6,10 m/jalannya
- jalan Puspowarno Tengah : \pm 4,70 meter
- jalan Pasar (terbelah saluran) : \pm 6,00 m/jalannya
- jalan Amarta : \pm 6,50 meter

b. Jalan lokal tersier/gang :

- gang samping Superdome : \pm 3,00 meter

. Satu gang yang ada adalah yang terletak di samping diskotik dan biliar Superdome (SPD).

Area ini tidak mempunyai tempat untuk berputar arah.

b) Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter \pm 30 - 60 cm, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter \pm 10-20 cm. .

c) Kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) pengunjung

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Semarang ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan roda 4 atau mobil.

Mulai dini hari di Area 2 sudah banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas perdagangan di pasar Karangayu (karena pengiriman dagangan, seperti sayuran dilakukan mulai dini hari), pada pagi harinya orang berbelanja ke pasar, yang lain adalah para pemilik tempat usaha yang datang untuk membuka toko ataupun kantornya.

Pada siang hari keramaian kendaraan bermotor menuju ke pasar. Tujuan utama lainnya adalah toko material, toko elektronik, dan toko kelontong/toko biasa. Tempat lain yang agak ramai adalah toko elektronik. Angkutan umum menunggu penumpang di mulut jalan Puspowarno sampai menutupi hampir separuh lebar jalan.

Sedangkan pada sore hari, keramaian kendaraan sekitar pasar, ada yang menjemput karyawan yang bekerja di daerah itu. Keramaian lain pada toko material. Sedangkan angkutan umum kecil, kecuali minibus, yang menunggu penumpang yang pulang dari tempat kerja ke arah Semarang Barat '*ngetem*' di mulut jalan Puspowarno karena mereka ada yang memang harus belok ke

arah sana. Arah menuju ke Semarang Timur menunggu penumpang di mulut depan halte depan Ruko Siliwangi dan pasar.

Berdasarkan motif responden datang di Area 2 dengan 30 responden adalah 19 orang (63,33 %) menyatakan berbelanja dan 11 orang (36,67 %) menyatakan urusan pelayanan jasa (lihat tabel 4.5).

Tabel 4.5 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 2

No.	Motif	Jumlah	%
1	Berbelanja	19	63,33
2	Urusan Pelayanan Jasa	11	36,67
	JUMLAH	30	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

d) Parkir

Pada dasarnya ada 2 (dua) macam tempat parkir yang dilakukan oleh para pengendara baik kendaraan roda 2 (sepeda motor) maupun roda 4 (mobil), baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum.

Tempat parkir yang pertama adalah di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan. tempat parkir yang kedua adalah di tepi jalan Jendral Sudirman Semarang. Tempat parkir di tepi jalan atau bahkan ada yang di trotoar jalan ini disebabkan oleh beberapa hal, sebagai berikut :

- tidak tersedianya lahan parkir pada toko/kantor/ tempat yang dituju
- halaman toko/kantor/ tempat yang dituju itu sempit
- karena terburu-buru/malas.

Dari 30 orang pengguna parkir di Area 2, 7orang (23,33 %) parkir di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan 23orang (76,67 %) parkir di tepi jalan.

Tabel 4.6 Posisi Parkir di Area 2

No.	Posisi	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	7	23,33
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar	23	76,67
	JUMLAH	30	100

Hasil Pengamatan dengan responden, Juli 2002

Tabel 4.7 Alasan Pilihan Parkir di Area 2

No.	Pilihan/Alasan	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	7	23,33
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar :		
	- tidak tersedia lahan parkir	15	50
	- lahan parkir sempit	6	20
	- terburu-buru/malas	2	6,67
	JUMLAH	30	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

(tidak termasuk kendaraan angkutan umum)

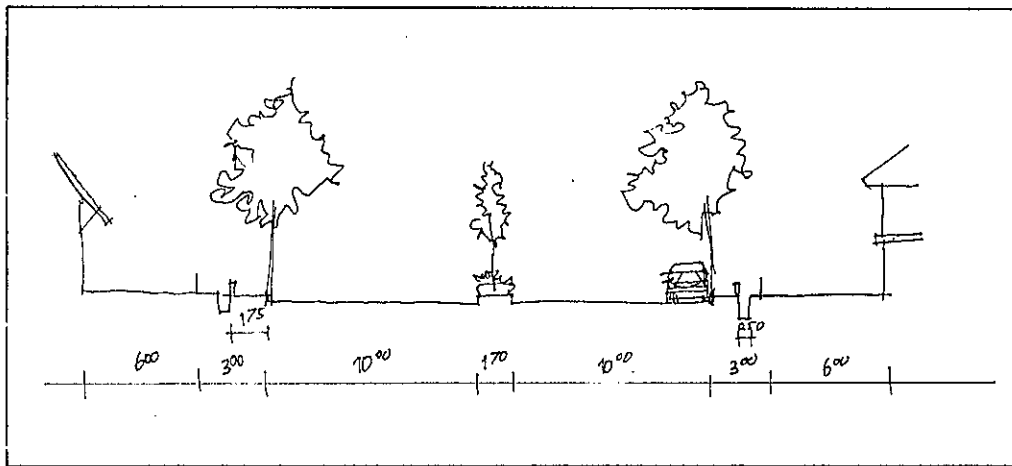
C) Area 3

sisi Selatan : Jl. Puspowarno Tengah - Jl. Puspogiwang Barat

sisi Utara : Jl. Ronggolawe Barat - gang samping Superdome

(lihat Gambar 4.6)

a) Kondisi jalur jalan dan sirkulasi kendaraan



Gambar 4.7 Penampang jalan Jendral Sudirman Semarang di Area 3

Jalan mempunyai lebar ± 10 meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan,

Pada area 3 terbagi dalam 3 segmen, yaitu segmen K, L, dan M. Dimana pada tiap-tiap segmennya dibatasi oleh jalan kecil

dan besar yang mengakses ke koridor jalan Jendral Sudirman Semarang. Ada 5 (lima) jalan yang mengakses ke jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut, terdiri dari 4 (empat) jalan lokal sekunder dan 1 (satu) jalan lokal tersier/gang. Rinciannya adalah sebagai berikut :

a. Jalan lokal sekunder :

- jalan Puspowarno Tengah : $\pm 4,70$ meter
- jalan Puspogiwang Barat (terbelah dua) : $\pm 4,30$ m/jalannya
- jalan Ronggolawe Barat (terbelah dua) : $\pm 4,60$ m/jalannya
- jalan Anjasmoro Raya : $\pm 12,2$ meter

b. Jalan lokal tersier/gang :

- gang samping Superdome : $\pm 3,00$ meter

. Satu gang yang ada adalah yang terletak di samping diskotik dan biliar Superdome (SPD).

Area ini mempunyai simpang 3 besar.

b) Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter $\pm 10-20$ cm. .

c) Kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) pengunjung

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Semarang ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan roda 4 atau mobil.

Pagi hari di Area 3 belum banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas perdagangan dan jasa karena sebagian besar toko/kantor/ tempat tujuan lainnya masih tutup. Yang ada adalah para pemilik tempat usaha yang datang untuk membuka toko ataupun kantornya. Yang menyolok adalah banyak kendaraan antri untuk service di bengkel AHASS Honda.

Pada siang hari keramaian kendaraan pada pertigaan menuju jalan Anjasmoro Raya. Tujuan utama lainnya adalah toko material, toko elektronik, dan toko furniture di dekat pos polisi. Angkutan umum menunggu penumpang di mulut jalan Ronggolawe Barat dan Puspogiwang Barat.

Pada sore hari, keramaian kendaraan sekitar ada pada pertigaan jalan Anjasmoro Raya.. Angkutan umum minibus banyak yang berhenti di depan toko meubel/furniture sebelum pertigaan Anjasmoro dari arah Barat, juga berhenti di sekitar pos polisi ke arah Timur.

Berdasarkan motif responden datang di Area 3 dengan 15 responden adalah 8 orang (53,33 %) menyatakan berbelanja

dan 7 orang (46,67 %) menyatakan urusan pelayanan jasa (lihat tabel 4.8).

Tabel 4.8 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 3

No.	Motif	Jumlah	%
1	Berbelanja	8	53,33
2	Urusan Pelayanan Jasa	7	46,67
	JUMLAH	15	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

d) Parkir

Pada dasarnya ada 2 (dua) macam tempat parkir yang dilakukan oleh para pengendara baik kendaraan roda 2 (sepeda motor) maupun roda 4 (mobil), baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum.

Tempat parkir yang pertama adalah di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan. tempat parkir yang kedua adalah di tepi jalan Jendral Sudirman Semarang. Tempat parkir di tepi jalan atau bahkan ada yang di trotoar jalan ini disebabkan oleh beberapa hal, sebagai berikut :

- tidak tersedianya lahan parkir pada toko/kantor/ tempat yang dituju
- halaman toko/kantor/ tempat yang dituju itu sempit
- karena terburu-buru/malas

Dari 15 orang pengguna parkir di Area 3, 10 orang (66,67 %) parkir di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan 5 orang (33,33 %) parkir di tepi jalan.

Tabel 4.9 Posisi Parkir di Area 3

No.	Posisi	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	10	66,67
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar	5	33,33
	JUMLAH	15	100

Hasil Pengamatan dengan responden, Juli 2002

Tabel 4.10 Alasan Pilihan Parkir di Area 3

No.	Pilihan/Alasan	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	10	66,67
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar :		
	- tidak tersedia lahan parkir	0	0
	- lahan parkir sempit	2	13,33
	- terburu-buru/malas	3	20
	JUMLAH	15	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

(tidak termasuk kendaraan angkutan umum)

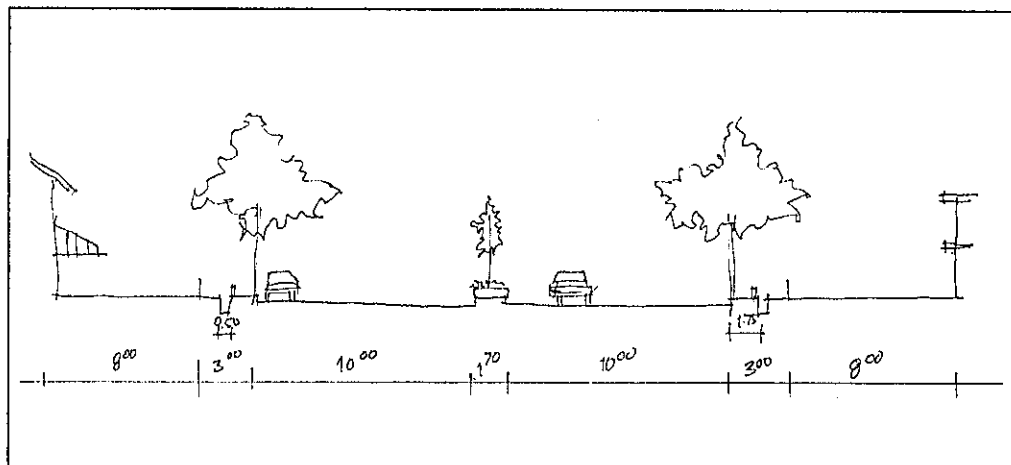
D) Area 4

sisi Selatan : Jl. Puspogiwang Barat - Jl. Puspogiwang

sisi Utara : Jl. Cakrawala - Jl. Ronggolawe Timur

(lihat Gambar 4.8)

a) Kondisi jalur jalan dan sirkulasi kendaraan



Gambar 4.9 Penampang jalan Jendral Sudirman Semarang di Area 4

Jalan mempunyai lebar ± 10 meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan. Area ini tidak mempunyai bukaan jalan untuk berputar arah.

Pada area 4 terbagi dalam 2 segmen, yaitu segmen N dan O. Dimana pada tiap-tiap segmennya dibatasi oleh jalan kecil dan besar yang mengakses ke koridor jalan Jendral Sudirman Semarang. Ada 4 (empat) jalan yang mengakses ke jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut, terdiri dari 4 (empat) jalan lokal sekunder. Rinciannya adalah sebagai berikut :

Jalan lokal sekunder :

- jalan Puspogiwang Barat (terbelah dua) : $\pm 4,30$ m/jalannya
- jalan Puspogiwang : $\pm 4,40$ meter
- jalan Cakrawala : $\pm 5,50$ meter
- jalan Ronggolawe Barat (terbelah dua) : $\pm 4,60$ m/jalannya

b) Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Semarang di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter $\pm 10-20$ cm. .

c) Kendaraan bermotor (roda 2 dan roda 4) pengunjung

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Semarang ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan roda 4 atau mobil.

Pagi hari di Area 4 belum banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas perdagangan dan jasa karena sebagian besar toko/kantor/ tempat tujuan lainnya masih tutup. Yang ada adalah

para pemilik tempat usaha yang datang untuk membuka toko ataupun kantornya.

Pada siang hari keramaian kendaraan pada toko onderdil, showroom, dan kantor Primagama. Tujuan utama lainnya adalah toko material, toko elektronik, dan toko furniture. Angkutan umum menunggu penumpang di mulut jalan Ronggolawe Timur menunggu pelajar pulang sekolah.

Sedangkan pada sore hari mulut banyak kendaraan melintas menuju jalan Ronggolawe Barat. Angkutan umum dan minibus banyak yang berhenti di depan toko mulut jalan Puspogiwang Barat. Angkutan umum juga menunggu pergantian *shift* sebuah pabrik di sisi Selatan jalan Jendral Sudirman Semarang.

Berdasarkan motif responden datang di Area 4 dengan 10 responden adalah 7 orang (70 %) menyatakan berbelanja dan 3 orang (30 %) menyatakan urusan pelayanan jasa (lihat tabel 4.11).

Tabel 4.11 Motif Responden/Pengendara Datang di Area 4

No.	Motif	Jumlah	%
1	Berbelanja	7	60
2	Urusan Pelayanan Jasa	3	30
	JUMLAH	10	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

d) Parkir

Pada dasarnya ada 2 (dua) macam tempat parkir yang dilakukan oleh para pengendara baik kendaraan roda 2 (sepeda motor) maupun roda 4 (mobil), baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum.

Tempat parkir yang pertama adalah di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan. tempat parkir yang kedua adalah di tepi jalan Jendral Sudirman Semarang. Tempat parkir di tepi jalan atau bahkan ada yang di trotoar jalan ini disebabkan oleh beberapa hal, sebagai berikut :

- tidak tersedianya lahan parkir pada toko/kantor/ tempat yang dituju
- halaman toko/kantor/ tempat yang dituju itu sempit
- karena terburu-buru/malas

Dari 10 orang pengguna parkir di Area 4, 8 orang (80 %) parkir di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan 2 orang (20 %) parkir di tepi jalan.

Tabel 4.12 Posisi Parkir di Area 4

No.	Posisi	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	8	80
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar	2	20
	JUMLAH	10	100

Hasil Pengamatan dengan responden, Juli 2002

Tabel 4.13 Alasan Pilihan Parkir di Area 4

No.	Pilihan/Alasan	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	8	80
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar :		
	- tidak tersedia lahan parkir	0	0
	- lahan parkir sempit	0	0
	- terburu-buru/malas	2	20
	JUMLAH	10	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

(tidak termasuk kendaraan angkutan umum)

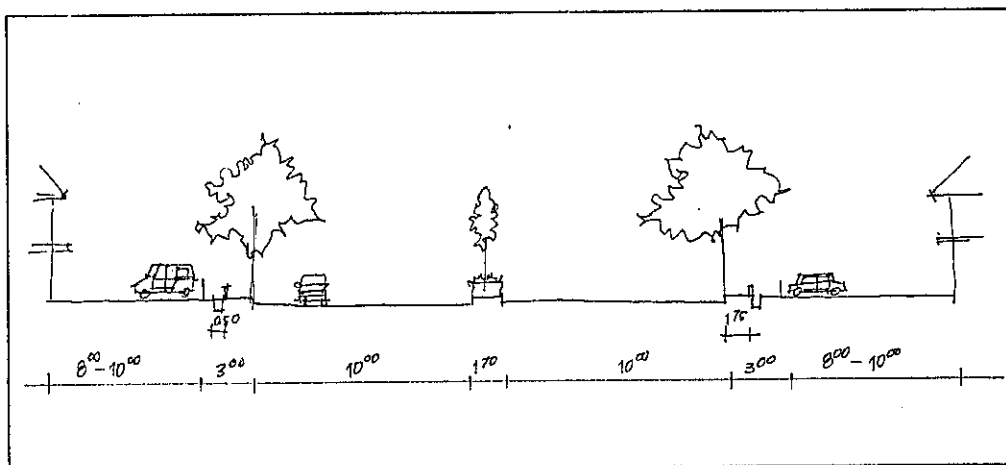
E) Area 5

sisi Selatan : Jl. Puspogiwang- sebelum Bundaran Kali Banteng

sisi Utara : setelah Bundaran Kali Banteng - Jl. Cakrawala

(lihat Gambar 4.10)

a) Kondisi jalur jalan dan sirkulasi kendaraan



**Gambar 4.11 Penampang jalan Jendral Sudirman Semarang
di Area 5**

Tempat parkir yang pertama adalah di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan. tempat parkir yang kedua adalah di tepi jalan Jendral Sudirman Semarang. Tempat parkir di tepi jalan atau bahkan ada yang di trotoar jalan ini disebabkan oleh beberapa hal, sebagai berikut :

- tidak tersedianya lahan parkir pada toko/kantor/ tempat yang dituju
- halaman toko/kantor/ tempat yang dituju itu sempit
- karena terburu-buru/malas

Pada Area 5 ini, masing-masing pemilik lahan menyediakan parkir yang cukup karena mempunyai lahan yang luas sehingga mereka berusaha untuk dapat memberikan pelayanan yang nyaman bagi para pengunjungnya.

Dari 7 orang pengguna parkir di Area 5, 8 orang (80 %) parkir di halaman toko/kantor/ tempat yang dituju, sedangkan 2 orang (20 %) parkir di tepi jalan.

Tabel 4.15 Posisi Parkir di Area 5

No.	Posisi	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	7	100
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar	0	0
	JUMLAH	7	100

Hasil Pengamatan dengan responden, Juli 2002

Tabel 4.16 Alasan Pilihan Parkir di Area 5

No.	Pilihan/Alasan	Jumlah	%
1	Halaman toko/kantor/tujuan	7	100
2	Tepi/bahu jalan/atas trotoar :		
	- tidak tersedia lahan parkir	0	0
	- lahan parkir sempit	0	0
	- terburu-buru/malas	0	0
	JUMLAH	7	100

Hasil Wawancara dengan responden, Juli 2002

(tidak termasuk kendaraan angkutan umum)

4.2 Data dan Analisis Data

4.2.1 Data *Place Centered Mapping*

Teknik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasi-perilakunya dalam situasi, suatu waktu dan tempat tertentu. Perhatian teknik ini adalah satu tempat yang spesifik. Sebagai tempat yang spesifik dalam pemetaan ini adalah koridor jalan Jendral Sudirman Semarang yaitu ruas jalan dari Jembatan Banjir Kanal Barat sampai dengan Bundaran Kali Banteng yang terbagi dalam 2 (dua) Zona dan 5 (lima) Area.

Ditempat spesifik tersebut, diperkirakan akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Dalam penelitian ini akan diperhatikan *property* yang akan berpengaruh pada perilaku pejalan kaki.

Langkah yang dilakukan adalah :

1. Membuat sketsa setting, seluruh unsur yang ada dalam setting yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pejalan kaki antara lain aktivitas dan sirkulasi pejalan kaki.
2. Membuat daftar perilaku yang diamati dan menentukan kode/tanda untuk setiap jenis perilaku.
3. Mencatat pelbagai perilaku yang terjadi dengan menggambar tanda pada peta dasar.

Pengamatan dilakukan untuk memperoleh setting masing-masing ruang yang diamati, sesuai dengan aktivitas pejalan kaki dan indikasi attribute yang timbul.

Berdasarkan data *Place Centered Mapping* pada waktu kepadatan aktivitas (pukul 11.00 WIB - 14.00 WIB), menunjukkan tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pengendara kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

Area 1 (22 subyek)

- a) Bengkel Knalpot Batavia – Bank BCA (eks) = 5 subyek (5,95%)
- b) Toko Jaya Manunggal – jalan Pusponjolo Tengah = 3 subyek (3,57%)
- c) Jalan Pusponjolo Tengah – RM Padang Citra = 3 subyek (3,57%)

- d) Bengkel Cat – jalan Pusponjolo Barat = 1 subyek (1,19%)
- e) Prudential – Kantor Nadhatul Ulama = 2 subyek (2,38%)
- f) Jalan Amarta – jalan Traju Trisnojaya = 2 subyek (2,38%)
- g) Jalan Traju Trisnojaya – jalan Cokro Kembang = 3 subyek (3,57%)
- h) Jalan Cokro Kembang – Toko Harapan Cipta = 3 subyek (3,57%)

Berdasarkan posisi parkirnya :

- a) Bengkel Knalpot Batavia – Bank BCA (eks), 4 subyek (8,51%)
parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- b) Toko Jaya Manunggal – jalan Pusponjolo Tengah, 2 subyek
(4,26%) parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi
jalan.
- c) Jalan Pusponjolo Tengah – RM Padang Citra, 2 subyek (4,26%)
parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- d) Bengkel Cat – jalan Pusponjolo Barat, 0 subyek (0%) parkir di
halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- e) Prudential – Kantor Nadhatul Ulama, 2 subyek (4,26%) parkir di
halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.
- f) Jalan Amarta – jalan Traju Trisnojaya, 1 subyek (2,13%) parkir di
halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- g) Jalan Traju Trisnojaya – jalan Cokro Kembang, 2 subyek (4,26%)
parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- h) Jalan Cokro Kembang – Toko Harapan Cipta, 2 subyek (4,26%)
parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.

- c) Jalan Puspowarno – Toko handphone Alfa Seluler, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 2 subyek (5,41%) parkir di tepi jalan.
- d) Toko Raja Makmur – jalan Puspowarno Tengah, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 4 subyek (10,81%) parkir di tepi jalan.
- e) Gang samping Superdome – Bengkel Harapan, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 2 subyek (5,41%) parkir di tepi jalan.
- f) Ruko Siliwangi – Pasar Karangayu, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 4 subyek (10,81%) parkir di tepi jalan.
- g) Agen PT PELNI – Toko onderdil Wiguna Motor, 0 subyek (0%) parkir di halaman dan 5 subyek (13,51%) parkir di tepi jalan.
- h) Toko sepeda – jalan Amarta, 0 subyek (0%) parkir di halaman dan 2 subyek (5,41%) parkir di tepi jalan.

Jadi dari jumlah total 30 subyek, 7 subyek (23,33%) pengendara kendaraan bermotor parkir di halaman dan 23 subyek (76,67%) pengendara kendaraan bermotor parkir di tepi jalan.

Area 3 (15 subyek)

- a) Jalan Puspowarno Tengah – Toko cat Kansai = 4 subyek (4,76%)
- b) Gudang – jalan Puspogiwang Barat = 5 subyek (5,95%)
- c) Jalan Ronggolawe Barat – Jalan Anjasmoro Raya = 4 subyek (4,76%)
- d) Jalan Anjasmoro Raya – gang samping Superdome = 2 subyek (2,38%)

Berdasarkan posisi parkirnya :

- a) Jalan Puspowarno Tengah – Toko cat Kansai, 3 subyek (6,38%) parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- b) Gudang – jalan Puspogiwang Barat, 4 subyek (8,51%) parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- c) Jalan Ronggolawe Barat – jalan Anjasromo Raya, 2 subyek (4,26%) parkir di halaman dan 2 subyek (5,41%) parkir di tepi jalan.
- d) Jalan Anjasromo Raya – gang samping Superdome, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.

Jadi dari jumlah total 15 subyek, 10 subyek (66,66%) pengendara kendaraan bermotor parkir di halaman dan 5 subyek (33,33%) pengendara kendaraan bermotor parkir di tepi jalan.

Area 4 (10 subyek)

- a) Jalan Puspogiwang Barat – RM Soto Bangkong = 2 subyek (2,38%)
- b) Gudang kayu – jalan Puspogiwang = 3 subyek (3,57%)
- c) Jalan Cakrawala – Showroom motor Juve Internasional = 3 subyek (3,57%)
- d) Toko oli Mulyo Santoso Abadi – jalan Ronggolawe Barat = 2 subyek (2,38%)

Berdasarkan posisi parkirnya :

- a) Jalan Puspogiwang Barat – RM Soto Bangkong, 2 subyek (4,26%) parkir di halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.
- b) Gudang kayu – jalan Puspogiwang, 3 subyek (6,38%) parkir di halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.
- c) Jalan Cakrawala – Showroom motor Juve Internasional, 2 subyek (4,26%) parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.
- d) Toko oli Mulyo Santoso Abadi – jalan Ronggolawe Barat, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 1 subyek (2,70%) parkir di tepi jalan.

Jadi dari jumlah total 10 subyek, 8 subyek (80%) pengendara kendaraan bermotor parkir di halaman dan 2 subyek (20%) pengendara kendaraan bermotor parkir di tepi jalan.

Area 5 (7 subyek)

- a) Jalan Puspogiwang Barat – Gudang = 2 subyek (2,38%)
- b) Kantor Notaris – Apotik Kali Banteng = 1 subyek (1,19%)
- c) Pos Polisi – Showroom Honda Istara Kusuma Indah = 2 subyek (2,38%)
- d) Showroom mobil BMW Astra Internasional – Jalan Cakrawala = 2 subyek (2,38%)

Berdasarkan posisi parkirnya :

- a) Jalan Puspogiwang Barat – Gudang, 2 subyek (4,26%) parkir di halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.

- b) Kantor Notaris – Apotik Kali Banteng, 1 subyek (2,13%) parkir di halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.
- c) Pos Polisi – Showroom Honda Istara Kusuma Indah, 2 subyek (4,26%) parkir di halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.
- d) Showroom mobil BMW Astra Internasional – jalan Cakrawala, 2 subyek (4,26%) parkir di halaman dan 0 subyek (0%) parkir di tepi jalan.

Jadi dari jumlah total 7 subyek, 7 subyek (100%) pengendara kendaraan bermotor parkir di halaman dan 0 subyek (0%) pengendara kendaraan bermotor parkir di tepi jalan.

Untuk gambaran lebih jelas lihat Tabel 4.17

Berdasarkan hasil pengamatan melalui Place Centered Mapping, menunjukkan bahwa terdapat beberapa Area yang sering dikunjungi oleh pengendara kendaraan bermotor, adalah :

Area 1

- a) Segmen A : bengkel knalpot Sarang Knalpot, Showroom mobil Kawan Motor, warung makan Mbak Putri
- b) Segmen B : showroom motor Honda, rumah makan Padang Citra, bank BRI
- c) Segmen C : toko onderdil Asia Motor – Sakti Motor – Sukses Motor
- d) Segmen D : apotik Kartika, toko kayu Bauntung

- e) Segmen E : bank BCA, klinik 24 jam, bank Lippo
- f) Segmen F : toko aki Menyanan Sudirman, toko elektronik Ratu Irama

Area 2

- a) Segmen G : showroom mobil Karya Zirang Utama, variasi mobil Niki Oli Sae, toko onderdil Wijaya Motor, toko elektronik Fardan Tri Surya, toko material Sumber Agung, toko emas Teguh
- b) Segmen H : toko material Roda Mas, toko emas Borobudur, apotik Fajar Mulja, toko material Rejo Makmur, toko material Sumber Logam, toko 99, toko material Mega Perkasa, toko mur/baut Sari Murni
- c) Segmen I : bank BNI, warung makan Sederhana, ruko Siliwangi, pasar Karangayu
- d) Segmen J : agen PT PELNI, toko elektronik Columbia, toko onderdil Surya Kencana, foto Monika, toko onderdil MTR, toko kain Baru dan Samudra, toko cat arto Moro

Area 3

- a) Segmen K : toko mebel Bu Kemis, toko onderdil Karunia Jaya, toko cat Kansai, bengkel motor AHASS, bioskop Atrium
- b) Segmen L : Balai Pengobatan Umum Darma Husada, toko mebel Isti

- c) Segmen M : toko mebel Sampurna, toko mebel Sidomaju, showroom motor Bedagan, Superdome diskotik dan biliar

Area 4

- a) Segmen N : toko Balad, toko Aneka Baru, Primagama, rumah makan Soto Bangkok, variasi mobil Arvia Jaya Perkasa, AAK-AKAFARMA 17 Agustus 1945, percetakan Widya Karya Pratama
- b) Segmen O : Fuji Image Plasa, showroom motor Juve Internasional, SMK Purnama 1, bengkel motor dan Krasnatel

Area 5

- a) Segmen P : Pusat Belanja Pertanian, gudang, rumah makan Mbok Berek
- b) Segmen Q : apotik Kali Banteng
- c) Segmen R : kantor Camat Semarang Barat, showroom motor Suzuki, bank Eksekutif, showroom mobil Suzuki

4.2.2 Data *Person Centered Mapping*

Teknik *Person Centered Mapping* menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu (Haryadi B. Setiawan, 1975), teknik tersebut berkaitan dengan tidak hanya satu tempat, tetapi dengan beberapa tempat. Dalam hal ini peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati.

Langkah yang dilakukan adalah :

- 1) Memilih sampel person dan sekelompok pejalan kaki yang sedang melakukan kegiatan di koridor Jendral Sudirman.
- 2) Mengikuti aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki atau sekelompok pejalan kaki yang diamati.

Pengamatan dilakukan pada waktu saat jam sibuk/*peak hour* yaitu pukul 11.00 WIB sampai dengan pukul 14.00 WIB.

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Person Centered Mapping*, diketahui bahwa sirkulasi dan perilaku pengendara kendaraan bermotor di koridor Jendral Sudirman Semarang adalah :

- 1) Pengendara kendaraan bermotor cenderung untuk berjalan pelan pada waktu akan mencari tempat tujuan, pada beberapa area bahkan berjalan pelannya di tengah karena disamping supaya mudah dalam membaca papan nama usaha juga karena pada lajur sebelah kiri dipergunakan untuk berhenti kendaraan angkutan umum.
- 2) Penggunaan alat transportasi berpengaruh terhadap kecepatan seseorang dalam menuju ke lokasi tujuan. Pengguna sepeda motor lebih mudah dalam mencapai tujuan karena lebih fleksibel, sedangkan pengendara mobil lebih susah karena jarak pandang dan luasan pandang terbatas oleh kaca mobil.
- 3) Dalam mencari tempat parkir, mempunyai kecenderungan untuk mencari tempat parkir yang paling dekat dan paling cepat dengan

tempat tujuan, bahkan apabila perlu akan parkir di tepi jalan daripada harus antri untuk masuk ke halaman.

- 4) Luas tempat parkir dan keteduhan juga menjadi pertimbangan dalam menentukan tempat parkir, terutama apabila matahari terik.

Berdasarkan hasil pengamatan dengan metode *Person Centered Mapping* dengan 56 subyek, menunjukkan bahwa pengendara kendaraan bermotor cenderung untuk berjalan lambat ketika mencari tempat tujuan (73,21%), langsung menemukan tempat tujuannya (26,79%), mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat tujuannya (87,50%), mencari parkir yang luas (55,35%), dan yang mencari tempat parkir yang teduh (66,07%).

Disamping itu menunjukkan adanya kecenderungan perilaku pengendara kendaraan bermotor di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang sebagai berikut : (lihat Tabel 4.18)

Area 1 (21subyek)

- berjalan pelan mencari tempat yang dituju = 8 subyek (5,56%)
- langsung parkir pada tempat tujuannya = 13 subyek (9,03%)
- mencari tempat parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan = 14 subyek (9,72%)
- mencari tempat parkir yang cukup luas = 12 subyek (8,33%)
- mencari tempat parkir yang cukup teduh = 12 subyek (8,33%)

Area 2 (20 subyek)

- berjalan pelan mencari tempat yang dituju = 11 subyek (7,46%)
- langsung parkir pada tempat tujuannya = 9 subyek (6,25%)
- mencari tempat parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan = 8 subyek (5,56%)
- mencari tempat parkir yang cukup luas = 10 subyek (6,94%)
- mencari tempat parkir yang cukup teduh = 9 subyek (6,25%)

Area 3 (8 subyek)

- berjalan pelan mencari tempat yang dituju = 4 subyek (2,78%)
- langsung parkir pada tempat tujuannya = 4 subyek (2,78%)
- mencari tempat parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan = 5 subyek (3,47%)
- mencari tempat parkir yang cukup luas = 4 subyek (2,78%)
- mencari tempat parkir yang cukup teduh = 3 subyek (2,08%)

Area 4 (5 subyek)

- berjalan pelan mencari tempat yang dituju = 2 subyek (1,39%)
- langsung parkir pada tempat tujuannya = 3 subyek (2,08%)
- mencari tempat parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan = 2 subyek (1,39%)
- mencari tempat parkir yang cukup luas = 2 subyek (1,39%)
- mencari tempat parkir yang cukup teduh = 2 subyek (1,39%)

Area 5 (2 subyek)

- berjalan pelan mencari tempat yang dituju = 1 subyek (0,69%)
- langsung parkir pada tempat tujuannya = 1 subyek (0,69%)
- mencari tempat parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan = 2 subyek (1,39%)
- mencari tempat parkir yang cukup luas = 1 subyek (0,69%)
- mencari tempat parkir yang cukup teduh = 2 subyek (1,39%)

4.2.3 Data Wawancara dan Kuesioner

Dilakukan pengamatan dan pencatatan yang direkam dalam sketsa peta responden, kemudian dilakukan komunikasi dengan responden dengan cara wawancara dan pengajuan pertanyaan (berdasar pertanyaan dalam kertas kuesioner) untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat-tempat yang diminati oleh responden dalam melakukan kegiatannya.

Posisi parkir yang paling diminati oleh pengendara kendaraan bermotor adalah :

Area 1

- a) Segmen A : di halaman toko/ jasa yang dituju = 5 subyek
- b) Segmen B : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 3 subyek
- c) Segmen C : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 2 subyek
- d) Segmen D : antara yang parkir di tepi jalan dengan yang parkir di halaman toko/jasa yang dituju berimbang = 3 subyek
- e) Segmen E : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 1 subyek

f) Segmen F : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 1 subyek

Area 2

a) Segmen G : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 5 subyek

b) Segmen H : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 5 subyek

c) Segmen I : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 5 subyek,
di halaman toko/jasa yang dituju = 4 subyek

d) Segmen J : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 5 subyek

Area 3

a) Segmen K : di halaman toko/jasa yang dituju = 3 subyek

b) Segmen L : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 4 subyek

c) Segmen M : di tepi jalan depan toko/jasa yang dituju = 2 subyek

Area 4

a) Segmen N : di halaman toko/jasa yang dituju = 4 subyek

b) Segmen O : di halaman toko/jasa yang dituju = 3 subyek

Area 5

a) Segmen P : di halaman toko/jasa yang dituju = 2 subyek

b) Segmen Q : di halaman toko/jasa yang dituju = 1 subyek

c) Segmen R : di halaman toko/jasa yang dituju = 3 subyek

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan pengendara kendaraan bermotor sebagai berikut :

- Berjalan pelan sewaktu mencari tempat yang dituju
- Langsung parkir pada tempat tujuan
- Mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat yang akan dituju

- Mencari tempat parkir yang cukup luas
- Mencari tempat parkir yang teduh

Setelah melakukan komunikasi dengan 56 responden diperoleh data sebagai berikut :

a. Pengendara kendaraan bermotor yang berjalan pelan sewaktu mencari tempat yang akan dituju = 41 subyek (73,21%) karena :

- belum pernah ke jalan Jendral Sudirman = 2 subyek
- belum tahu tempatnya = 16 subyek
- pandangannya terhalang sesuatu/pohon = 23 subyek

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai persepsi selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Dengan berjalan pelan, tempat yang akan dituju tidak akan terlewat begitu saja.
- Sebenarnya terasa kurang nyaman karena dengan berjalan pelan akan mengganggu arus lalu lintas kendaraan yang lain.
- Terkadang berhenti sejenak untuk memastikan apakah sudah benar tempat tujuannya.

b. Langsung parkir pada tempat tujuan = 15 subyek (26,79%), karena :

- Sudah tahu letak tempat yang akan dituju = 10 subyek
- Lokasi tempat yang akan dituju tidak terhalang sesuatu = 5 subyek.

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai persepsi selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Mudah mencari tempat yang akan dituju.

c. Mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat yang akan dituju
= 49 subyek(87,50%), karena :

- Malas berjalan jauh = 27 subyek
- Takut kalau terjadi sesuatu dengan kendaraan bermotornya = 9 subyek
- Terburu-buru/supaya cepat dalam melakukan aktivitas = 13 subyek

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai persepsi selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Apabila mendapatkan tempat parkir yang jauh dari tempat tujuannya, dia akan berjalan jauh apalagi pada cuaca siang hari yang cukup terik.
- Semakin jauh dia parkir, semakin tidak terlihat kendaraan bermotor yang dipakainya, hal ini akan sedikit menimbulkan perasaan kuatir terhadap keselamatan kendaraan bermotornya.
- Responden akan melakukan aktivitasnya secara cepat karena terburu-buru akan melakukan aktivitas yang lain.

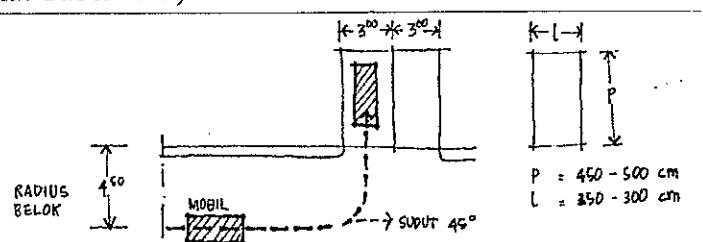
d. Mencari tempat parkir yang cukup luas = 31 subyek (55,35%),
karena :

- Takut dengan keamanan kendaraan bermotornya dari kerusakan/tergores sesuatu = 27 subyek
- Tidak bisa parkir pada tempat yang terlalu sempit = 4 subyek

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai persepsi selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Dengan tempat parkir yang luas akan terhindar dari kemungkinan penyok karena terserempet kendaraan bermotor lain maupun oleh pedagang kaki lima.
 - Karena tidak terbiasa untuk parkir pada lahan yang sempit, sehingga mempunyai perasaan takut.
- e. Mencari tempat parkir yang teduh = 37 subyek (66,07%), karena :
- Takut kalau kendaraan bermotornya kepanasan = 27 subyek
 - Akan beraktivitas cukup lama pada tempat tersebut = 4 subyek
- Pengendara kendaraan bermotor mempunyai persepsi selama melakukan aktivitas sebagai berikut :
- Dengan tempat parkir yang teduh akan terhindar kepanasan, terutama pada jok sepeda motor maupun ruang dalam mobil apabila ditinggal cukup lama

Dari kondisi tempat parkir yang ada, dapat dilihat tempat-tempat yang memenuhi kriteria pengendara sebagai tempat parkir yang cukup untuk kendaraan bermotornya. Luasan parkir yang dianggap cukup luas adalah yang berukuran kurang lebih 4 (empat) meter kali 5 (lima) meter atau kurang lebih 20 (dua puluh) meter persegi (lihat Tabel 4.19).



Gambar 4.12 Sketsa Luasan Parkir yang Dianggap Layak oleh Pengendara Kendaraan Bermotor

4.3 Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian di atas yang menggunakan metode *Place Centered Mapping* dan *Person Centered Mapping*, dapat ditemukan beberapa permasalahan yang ada pada koridor jalan Jendral Sudirman Semarang, yang akan diuraikan dalam pembagian Area seperti di bawah ini :

- a. Berdasarkan data *Place Centered Mapping*, tempat-tempat yang secara spesifik memengaruhi perilaku pengendara kendaraan bermotor.

Area 1 (lihat Tabel 4.20)

1. Segmen A

- a. Depan Sarang Knalpot sampai dengan showroom mobil Kawan Motor, mempunyai kondisi sebagai berikut :

Sarang
Knalpot



Posisi dari mobil yang berbalik arah di taman Banjir Kanal Barat dari arah Barat menuju ke Barat.

- Suasana ramai orang menuju ke bengkel knalpot untuk memperbaiki knalpot yang rusak mulai pagi hingga sore hari.
- Dekat dengan orang menunggu angkutan umum sehingga angkutan umum yang ada menghambat lalu lintas kendaraan bermotor.

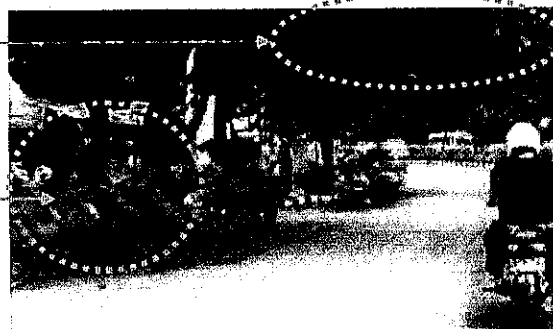
- Posisi parkir kendaraan masuk ke dalam halaman tempat yang dituju karena memang menyediakan lahan parkir yang memadai.

Kecenderungan aktivitas pengendara kendaraan bermotor di tempat tersebut adalah untuk membetulkan knalpot, mencari onderdil dan ke bank. Untuk pengendara yang lewat, berusaha menghindari kendaraan umum yang berhenti di wilayah tersebut

- b. Ujung jalan Pusponjolo Tengah di depan warung makan Mbak Putri, mempunyai kondisi sebagai berikut :

Suasana teduh

Pangkalan
becak



Posisi dekat mulut jalan Pusponjolo Tengah

- Suasana ramai karena bagi pengendara yang akan keluar ataupun masuk ke jalan Pusponjolo Tengah terhambat oleh adanya becak yang parkir di mulut jalan.
- Terjadi penyempitan jalan yang menuju ke arah Pasar Karangayu karena setelah pulau taman jalan terdapat tempat berputar arah berbalik ke arah Tugu Muda. Padahal pada mulut jalan tersebut dipakai angkot untuk ngetem.
- Teduh, banyak pohon rindang yang ada di ujung jalan tersebut.

2. Segmen B

- a. Bawah jembatan penyeberangan, depan toko material Parindo.
 - Teduh, karena posisi di bawah jembatan penyeberangan teratapi oleh jembatan.
 - Pohon peneduh yang bisa memberikan perlindungan dari sengatan sinar matahari.
- b. Depan toko bank BRI.
 - Karena teduh, banyak angkutan umum yang berhenti dan juga karena penumpang menunggu di titik ini.

3. Segmen C

- a. Bawah jembatan penyeberangan Bank Buana Indonesia.

Bank Buana
Indonesia

Jembatan
penyeberangan



Posisi dari arah Bank Rakyat Indonesia.

- Lahan parkir kendaraan bermotor yang ada di halaman bank tidak mencukupi, sehingga banyak nasabah yang parkir di tepi jalan
- Kebetulan letaknya di bawah jembatan penyeberangan sehingga cukup teduh.

b. Ujung jalan Amarta.

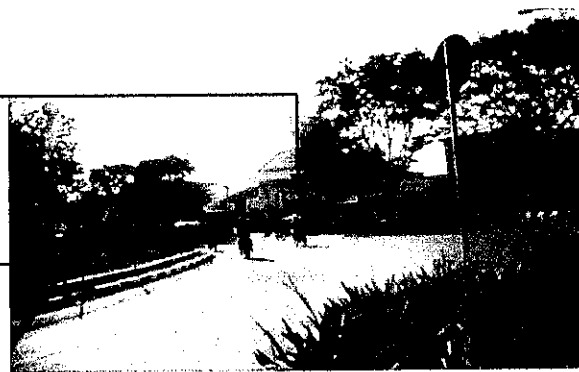
- Karena banyak becak yang mangkal, tidak nyaman apabila dipergunakan sebagai tempat parkir.

4. Segmen F

- a. Depan elektronik Ratu Irama, mempunyai kondisi sebagai berikut :

Ratu Irama

Taman
Banjir Kanal
Barat



Posisi dari arah pulau jalan Barat (di dekat jembatan Banjir Kanal Barat).

- Sebagai tempat orang menunggu angkutan umum, sehingga beberapa angkutan umum menunggu penumpang di sana.
- Rata-rata parkir di tepi jalan karena merasa hanya sebentar saja di segmen ini.

Kecenderungan aktivitas pengendara pada Area 1 ini adalah tidak singgah di suatu tempat untuk waktu yang lama.

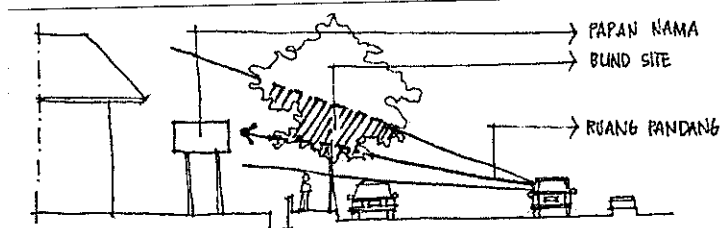
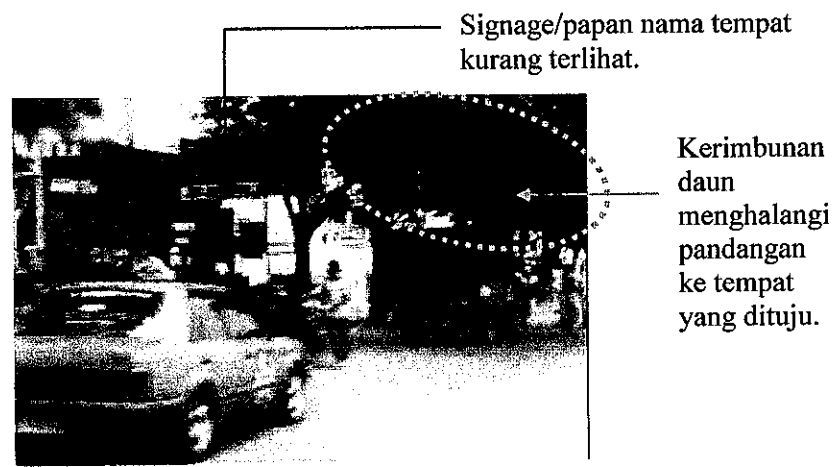
Tuntutan atribut yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor di Area 1 ini adalah :

- *Aksesibilitas*, kemudahan untuk mencari tempat yang dituju, terutama pada segmen B
- *Kenyamanan sensory*, mencari tempat parkir yang teduh.

Area 2 (lihat Tabel 4.21)

1. Segmen G

- a. Depan showroom Isuzu dekat mulut jalan Puspogiwang Barat.
 - Banyak angkutan umum ngetem, seperti : bis, angkot, becak. Mengakibatkan terganggunya kelancaran lalu lintas sehingga kendaraan bermotor harus berjalan di tengah, baik yang berkecepatan lambat, sedang, maupun cepat.
 - Kondisi jalan teduh oleh pohon yang memang sudah jadi dan cukup rimbun. Hal itu ada sisi negatifnya, yaitu pandangan pengemudi dalam mencari suatu tempat terganggu.



Sketsa gangguan kerimbunan pohon

b. Depan toko material dan toko onderdil.

- Banyak yang karena tergesa-gesa memarkir kendaraannya sembarangan karena berpikir hanya akan mampir sebentar saja.
- Halaman lahan yang sudah sempit justru dipergunakan kendaraan angkutan umum untuk parkir menunggu penumpang.

Kumpulan angkutan umum yang 'menjarah' lahan parkir pengunjung.



Posisi di depan showroom motor Jianshe sampai dengan showroom motor Tossa.

- Untuk bengkel mobil menyediakan tempat parkir yang memadai karena memang rata-rata pengunjung adalah mereka yang akan memperbaiki mobilnya.

c. Depan toko material mulut jalan Puspowarno.

- Banyak angkutan umum yang menunggu penumpang dengan cara ngetem sampai 2 dan 3 lajur.



Posisi berhenti angkutan umum yang tidak pada tempatnya.

- Pada toko material tidak tersedia lahan parkir karena halamannya dipakai untuk menumpuk material yang dijual.
- Di ujung jalan Puspowarno menjadi tempat menyeberang bagi mereka yang tidak mau melewati jembatan penyeberangan yang telah disediakan.



Jembatan penyeberangan

Tidak memanfaatkan jembatan penyeberangan.

Posisi di mulut jalan Puspowarno.

Kecenderungan yang terjadi adalah pada segmen ini adalah terjadi ketidak disiplin manusia dan juga adanya pengemudi angkutan umum dan pengemudi kendaraan pribadi yang berdesak-desakan untuk sekedar mendapatkan lahan parkir. Hal tersebut diperparah dengan kurang tersedianya lahan parkir yang mencukupi terutama bagi pemilik lahan yang kebetulan tokonya ramai dikunjungi orang.

2. Segmen H

- Bawah jembatan penyeberangan sampai dengan deretan seberang pertokoan Siliwangi.



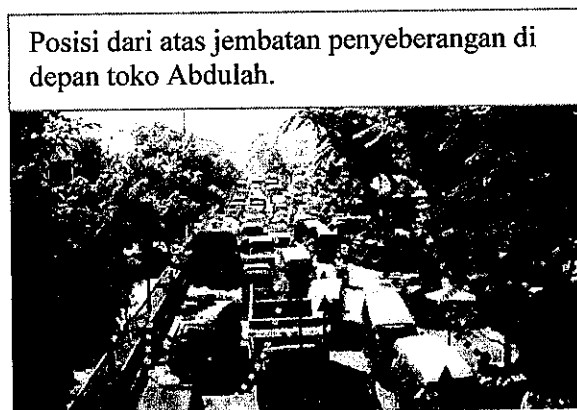
Banyak angkutan umum berhenti karena banyak penumpang menunggu di bawah jembatan.

- Banyak macam dan jenis toko di area ini yang mana masing-masing toko lahan parkirnya sangat sempit sekali.



Posisi toko yang terlalu berdempet sehingga kurang menyediakan lahan parkir.

- Banyak bis dan angkutan umum plat hitam yang berhenti sehingga semakin mempersempit ruang yang ada untuk parkir.



Tidak ada *space* parkir untuk pengunjung.

Menyebabkan penyempitan jalan, menghambat arus lalu lintas > hanya 1 lajur yang tersisa.

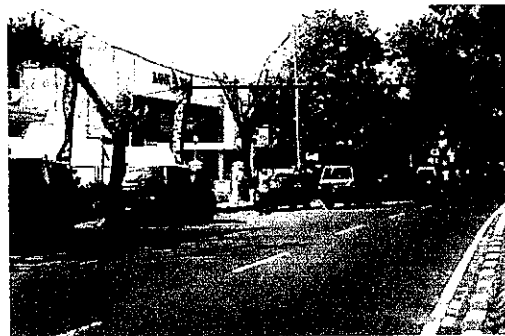
Angkutan umum yang berhenti sekenanya sendiri.

- Pengendara kendaraan bermotor kurang disiplin dengan parkir yang tidak beraturan.

3. Segmen I

a. Depan showroom mazda sampai dengan bank BNI.

- Pemilik lahan menyediakan lahan parkir yang cukup untuk pelanggannya.
- Di depan bank, parkir hanya cukup untuk mobil dinas bank saja.



Bank BNI

Posisi median jalan depan showroom Mazda.

b. Depan ruko Siliwangi.

- Pertokoan Siliwangi menyediakan lahan luas bagi pengunjungnya, pada kenyataannya mereka yang tidak bertujuan ke pertokoan tersebut ada yang memanfaatkan tempat parkir tersebut. Akan tetapi ada pula yang walaupun lahan tersebut kosong tetapi tidak dimanfaatkan dengan alasan jauh dari lokasi yang akan dituju.



Parkir di dalam pertokoan Siliwangi tampak lengang.



Situasi depan pertokoan Siliwangi dari arah toko 99.

- Untuk kendaraan yang parkir di tepi jalan akan berebut dengan angkutan umum maupun bis yang menunggu penumpang di depan halte yang ada di sana.



Halte bis

Ada kendaraan pribadi yang parkir tidak di dalam pertokoan Siliwangi.



Angkutan umum berebut parkir untuk menunggu penumpang.

Penumpang yang posisi berdirinya meluber menutupi jalan.

Posisi di depan pertokoan Siliwangi.

- Angkutan umum yang ada tidak berhenti pada halte yang ada melainkan berjajar di area tersebut sampai ke depan pasar Karangayu.



Angkutan berhenti berjajar, menutupi jalan.

Posisi di depan pertokoan Siliwangi.

c. Depan Pasar Karangayu.

- Banyak angkutan umum bermotor dan becak yang menunggu penumpang memarkirkan kendaraannya sembarangan.

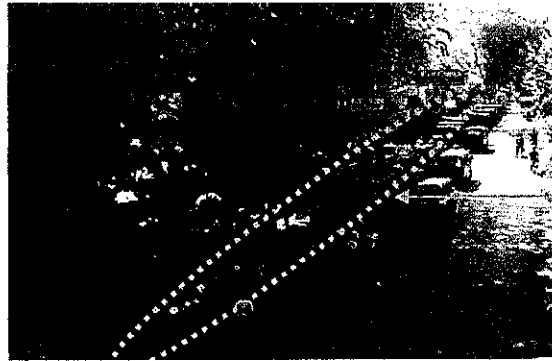


Becak-becak

Posisi berhenti menghalangi laju kendaraan lainnya.

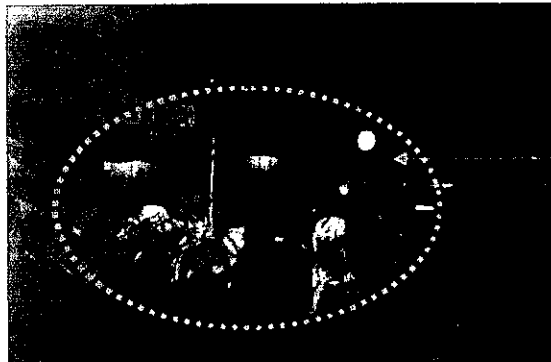
Posisi dari atas jembatan penyeberangan di depan pasar Karangayu.

- Banyak penjual yang memenuhi trotoar makin mempersempit pergerakan manusia yang mengakibatkan meluber ke jalan. Efeknya adalah lalulintas menyempit dan tersendat.



Posisi di depan toko Anugerah (pasar Karangayu) dilihat dari atas jembatan penyeberangan.

Pedagang pasar berjualan sampai ke bahu jalan, sehingga kendaraan angkutan umum berhenti pada lajur jalan > mempersempit arus lalu lintas.



Suasana dini hari di tempat yang sama.

Dari dini hari sudah buka *dasaran* sampai ke bahu jalan.

- Banyak yang memilih lokasi ini karena teduh oleh jembatan penyeberangan.

4. Segmen J

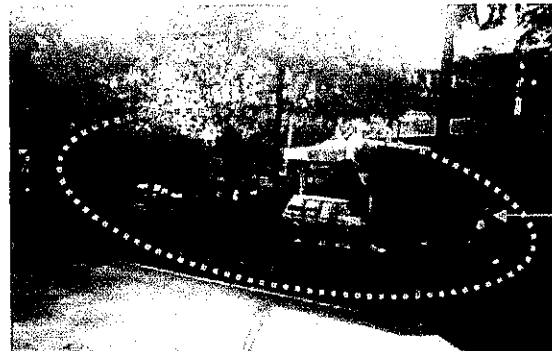
- Mulut jalan Pasar.



Suasana depan jalan Pasar.

Lahan yang ada justru dipakai untuk menunggu penumpang, baik oleh kendaraan angkutan umum bermotor maupun becak.

- Banyak orang parkir untuk lebih dekat ke tujuannya, yaitu Pasar Karangayu.



Terjadi *crowded* /kesesakan di sekitar area pasar Karangayu.

Suasana di depan agen PELNI dilihat dari toko emas Ayu.

- Tidak tersedianya lahan parkir yang mencukupi di pasar dan toko-toko di sekitarnya.

Kecenderungan yang terjadi pada Area 2 ini adalah banyaknya pengendara yang akan berbelanja maupun melakukan aktivitas lainnya, namun tidak tersedia cukup lahan untuk parkir yang nyaman dan cukup dekat dengan tempat tujuan. Hal itu disebabkan karena masing-masing toko lahannya sempit

Pengendara yang tidak disiplin turut berperan dalam menciptakan ketidak lancaran arus lalu lintas di depan Pasar Karangayu. Sebagai contoh adalah sudah ada lahan parkir di pertokoan Siliwangi namun tidak dimanfaatkan sehingga sering terlihat kosong di bagian belakang pertokoan

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor di Area 2 ini adalah :

- *Aksesibilitas*, karena jalur jalan tertutup oleh angkutan umum yang menunggu penumpang yang memarkir kendaraannya dengan sembarangan pada semua segmen yang mendekati pasar Karangayu.
- *Kenyamanan sensory*, pengendara kendaraan bermotor cenderung untuk mencari tempat yang teduh termasuk angkutan umum yang menunggu penumpang.
- *Kenyamanan fisik*, pengendara kendaraan bermotor berusaha untuk mencari parkir yang sedekat mungkin dengan tempat tujuan agar tidak berjalan terlalu jauh.
- *Keamanan*, dengan mencari parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan, pengendara kendaraan bermotor tidak khawatir akan keamanan kendaraan bermotornya
- *Visibilitas*, pengendara kendaraan bermotor membutuhkan ruang pandang yang cukup untuk mengenali tempat tujuannya, tidak terhalang oleh kerimbunan pepohonan dan angkutan umum yang berhenji berjejal. Hal ini diperlukan karena pada Area 2 ini lahan toko/jasa kecil-kecil dan rapat.
- *Kesesakan/crowded*, bagi pengendara kendaraan bermotor tidak nyaman

Area 3 (lihat Tabel 4.22)

1. Segmen K

a. Depan bengkel motor Honda AHASS.

- Biasanya ramai pada pagi hari pada saat orang-orang memasukkan kendaraannya untuk diservis.

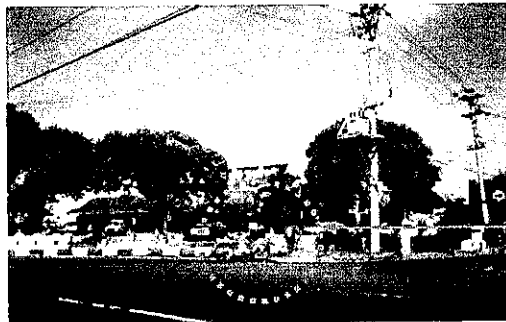


Di halaman bengkel Honda AHASS tidak terdapat cukup ruang untuk parkir kendaraan bermotor roda 4 (mobil) > mobil perusahaan parkir di luar.

Suasana di depan bengkel motor Honda AHASS.

b. Mulut jalan Puspgiwang Barat (depan bioskop Atrium).

- Hanya angkutan umum yang berhenti untuk mencari penumpang pada area ini.



Untuk area menunggu penumpang

Suasana depan bioskop Atrium (pojok).

2. Segmen L

a. Mulut jalan Ronggolawe.

- Angkutan umum berhenti untuk menunggu penumpang.

b. Depan balai pengobatan umum Darma Husada sampai toko mebel Isti.

- Tidak tersedianya lahan parkir yang memadai untuk toko-toko yang ada di wilayah ini menyebabkan pengunjung yang mempergunakan kendaraan bermotor untuk parkir di tepi jalan.
- Angkutan umum berhenti di belokan menuju jalan Anjasmoro Raya menyebabkan kendaraan yang akan berbelok tidak lancar dan arus lalu lintas menjadi tersendat.

3. Segmen M

a. Depan toko mebel Sampurna dan toko mebel Sudomaju



Lahan parkir di halaman toko kurang luas.

Depan toko mebel Sampurna dan Sidomaju.

Kecenderungan yang terjadi pada Area 3 ini adalah hanya sebagian dari lahan yang ada yang tidak menyediakan lahan parkir yang memadai. Hal tersebut terjadi karena sudah jarang penyedia barang dan jasa yang ramai dikunjungi oleh pengunjung. Dan toko-toko yang ada bukanlag toko yang menjadi kebutuhan pokok bagi masyarakat.

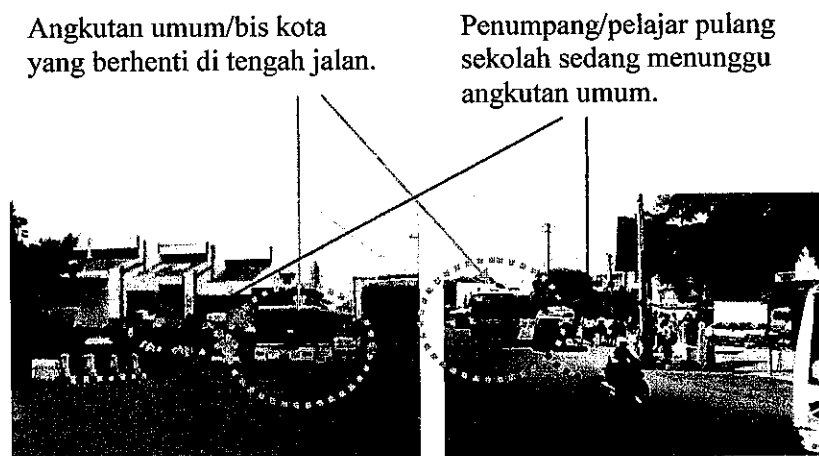
Tuntutan atribut yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor di Area 3 ini adalah :

- *Aksesibilitas*, pengendara kendaraan bermotor lebih mudah aksesnya untuk mencapai tempat yang dituju karena tidak ramai oleh kendaraan angkutan umu yang berhenti menunggu penumpang.
- *Kenyamanan fisik*, pengendara kendaraan bermotor dapat parkir pada tempat yang disediakan oleh pemilik toko/jasa.
- *Visibilitas*, karena pepohonan yang ada tidak terlalu rimbun (daunnya tinggi) memudahkan pengendara untuk mencari tempat tujuan disamping karena toko/jasa mulai jarang dan lahannya besar-besar.

Area 4 (lihat Tabel 4.23)

1. Segmen N

- Depan toko Balad dipakai untuk menunggu angkutan umum.

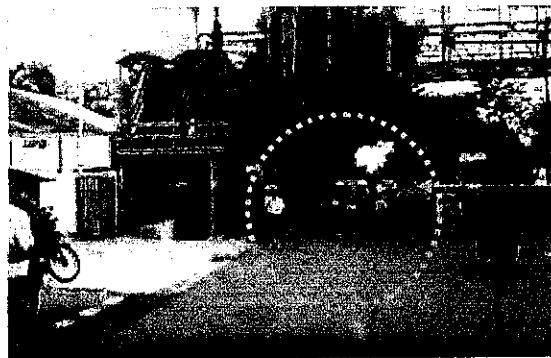


Suasana ujung jalan Puspogiwang Barat, di depan toko Balad.

- Bawah jembatan penyeberangan untuk parkir karena di bawah jembatan penyeberangan ini teduh, berada di bawah bayang-bayang jembatan penyeberangan.

2. Segmen O

- Bawah jembatan penyeberangan dipergunakan untuk menunggu angkutan umum dan parkir karena teduh

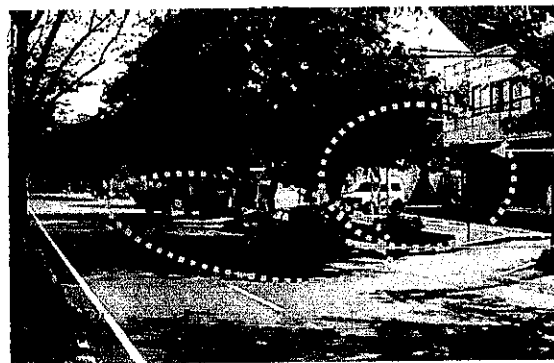


Jembatan penyeberangan

Dipakai untuk menunggu penumpang.

Posisi di depan variasi mobil UFO.

- Penyediaan parkir yang memadai tetapi tidak dimanfaatkan oleh pengendara kendaraan bermotor di Fuji Image Plasa.



Pohon yang rimbun dan teduh.

Tempat parkir panas/gersang.

Tempat parkir teduh.

Situasi di depan Fuji Image Plasa.

Kondisi yang ada pada Area 4 ini adalah penyediaan lahan untuk parkir yang nyaman dan cukup memadai dekat dengan tempat tujuan. Hal itu disebabkan karena masing-masing toko mempunyai lahan yang cukup untuk menampung pengunjungnya karena memang pengunjungnya tidak terlalu banyak.



Kondisi jalan dilihat dari atas jembatan penyeberangan ke arah Barat terlihat lengang, tidak banyak aktivitas perdagangan dan jasa pada Area 4 ini.

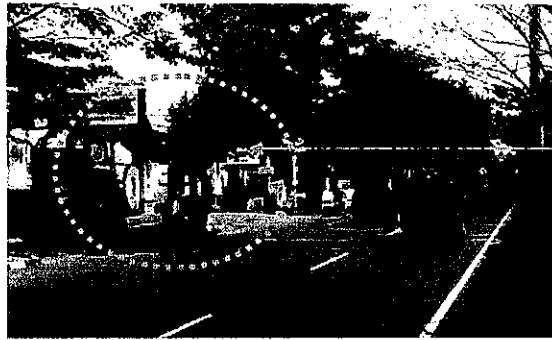
Tuntutan atribut yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor di Area 4 ini adalah :

- *Aksesibilitas*, pengendara kendaraan bermotor sudah nyaman untuk menuju tempat yang diinginkan, hanya saja harus berputar cukup jauh apabila tempat tujuan ada di seberang dari jalan yang dilalui.
- *Kenyamanan sensory*, pada Area 4 ini kurang pepohonan terutama pada lahan/halaman parkir yang disediakan oleh pemilik toko/jasa.

Area 5 (lihat Tabel 4.24)

1. Segmen P

- Penyediaan lahan parkir yang cukup luas pada masing-masing lahan karena masing-masing toko/penyedia jasa mempunyai lahan yang cukup luas.



Penyediaan lahan parkir yang cukup.

Suasana di depan rumah makan mBok Berek.

- Tidak banyak pengendara datang karena produk toko/jasa yang ada bukan merupakan kebutuhan sehari-hari.

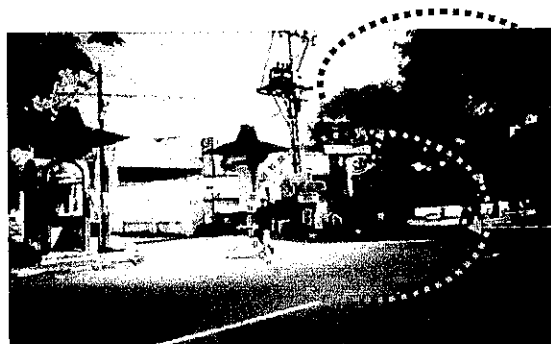


Suasana tenang

Rumah tinggal

Salah satu tempat yang menyediakan alat-alat pertanian > bukan kebutuhan sehari-hari masyarakat banyak.

- Pada mulut jalan masuk ke jalan Puspogiwang III sering untuk menunggu angkutan umum.



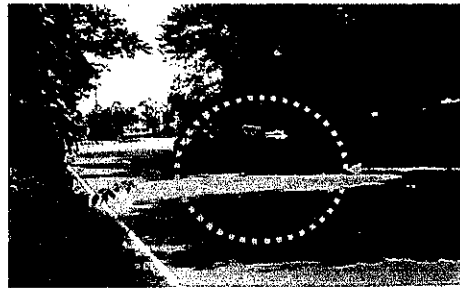
Pohon sebagai peneduh.

Penumpang berteduh sampai ke bahu jalan menunggu angkutan umum.

Ujung masuk jalan Puspogiwang III.

2. Segmen R

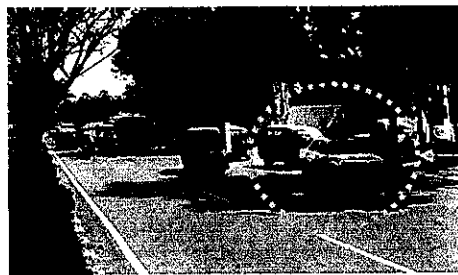
- Depan kantor Kecamatan Semarang Barat



Angkutan umum
berhenti
menunggu
penumpang.

Posisi di depan kantor
Kecamatan Semarang Barat

- Angkutan umum yang menunggu penumpang, tetapi tidak terlalu lama karena jarang orang menunggu angkutan dari area ini.



Pengendara memilih
parkir yang teduh karena
lahan toko/jasa yang
tersedia tidak
teduh/panas/gersang

Posisi di depan showroom motor
Suzuki

- Masing-masing toko/penyedia jasa mempunyai cukup lahan parkir.



Lahan showroom mobil Suzuki dan Kia yang cukup luas untuk
pengendara kendaraan bermotor yang akan parkir

Kecenderungan yang terjadi pada Area 5 ini adalah penyediaan lahan untuk parkir yang nyaman dan cukup memadai dekat dengan tempat tujuan. Hal itu disebabkan karena masing-masing toko mempunyai lahan yang cukup untuk menampung pengunjungnya karena memang pengunjungnya tidak terlalu banyak. Hal itu disebabkan barang yang dijual bukan kebutuhan yang habis dan diperlukan oleh masyarakat setiap hari.

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor di Area 5 ini adalah :

- *Kenyamanan sensory*, pengendara kendaraan bermotor membutuhkan tempat yang teduh untuk parkir.

Dari hasil temuan penelitian di atas maka dapat disimpulkan bahwa tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor adalah :

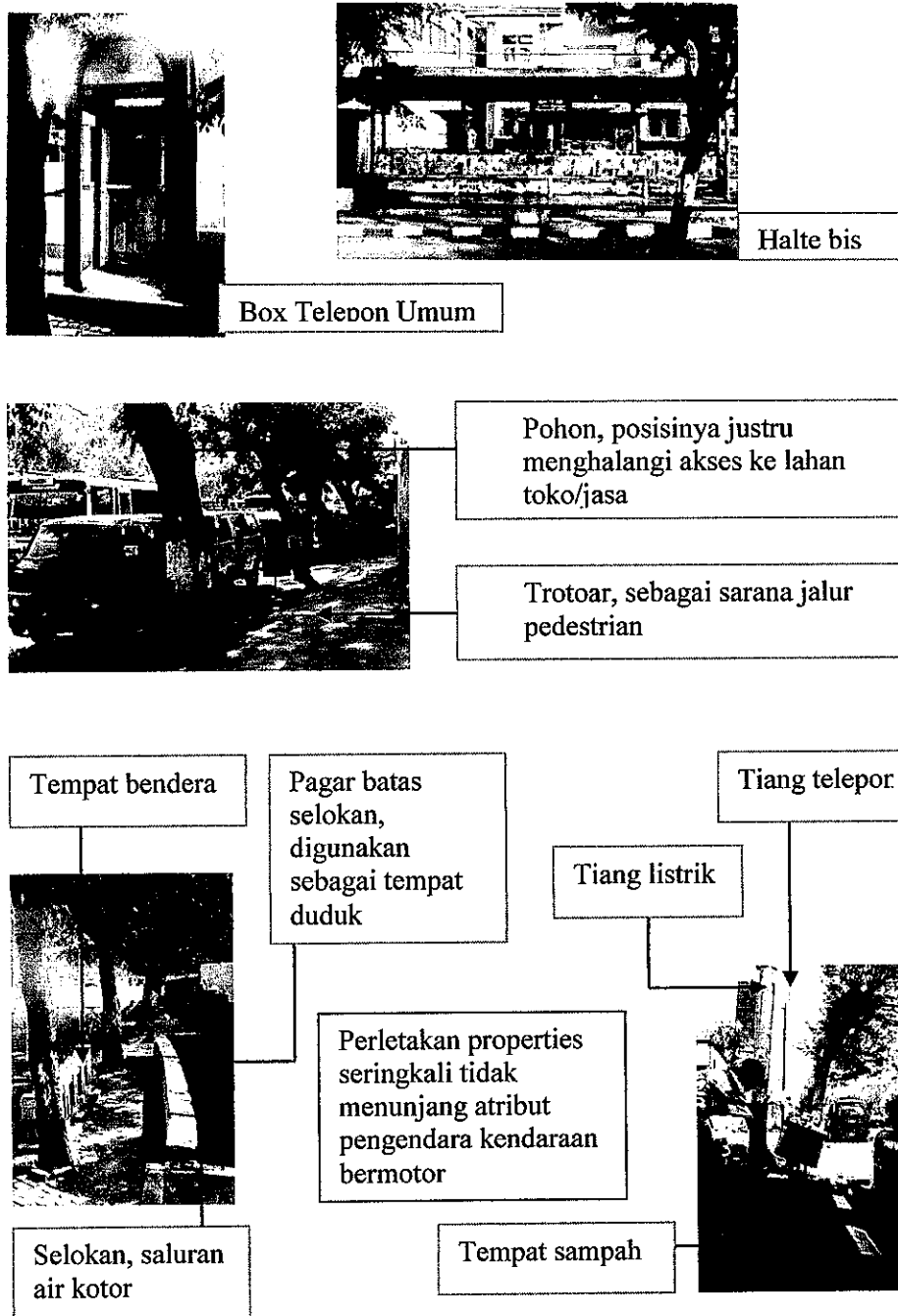
- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Visibilitas</i> |

Dari uraian di atas, dapat diketahui *attribute* pengendara kendaraan bermotor yang diperlukan di sepanjang jalan Jendral Sudirman adalah sebagai berikut :

- a) Aksesibilitas
- b) Kenyamanan fisik
- c) Kenyamanan sensory

- d) Keamanan
- e) Kesusakan
- f) Visibilitas

Properti yang ada di ruang transisi yang dapat diinventaris dari hasil temuan penelitian diatas adalah :



Properties yang mendukung *attribute* meliputi :

a) Aksesibilitas yaitu :

- Adanya akses yang mudah untuk menuju ke lahan toko/penyedia jasa yang memadai dan cepat.
- Pengendara kendaraan bermotor dapat parkir sesuai dengan arah jalur kendaraannya datang.
- Pengendara kendaraan bermotor cepat memilih jalur sirkulasi yang dikehendaki.

b) Kenyamanan fisik

- Tidak harus berjalan jauh setelah keluar ataupun turun dari kendaraan bermotor yang membawanya untuk menuju ke tempat yang diinginkan.
- Kondisi tempat parkir tidak terganggu oleh adanya tutup saluran drainase, gundukan tanah dan sampah
- Dimensi tempat parkir cukup untuk parkir

c) Kenyamanan *sensory*

- Teduh dan tidak terkena sinar matahari secara langsung.
- Dapat berbelanja dengan hati tenang, tidak terganggu dengan pikiran akan keamanan kendaraannya.

d) Keamanan

- Tidak takut kendaraan bermotor yang dibawanya lecet karena terserempet kendaraan lainnya.
- Tidak takut kehilangan baik kendaraan maupun barang-barang yang ada di dalam maupun di luar kendarannya tersebut.

e) Kesesakan

- Jalur pengendara kendaraan bermotor dan tempat parkirnya ada yang dipenuhi oleh angkutan kota yang menunggu penumpang maupun untuk ngetem kendaraan angkutan umum lainnya.
- Lapang, tidak terhalang oleh pohon, tiang listrik/telepon, dan pedagang kaki lima.

f) Visibilitas

- Pandangan bebas tidak terhalang oleh sesuatu.
- Dapat menuju ke tujuan/tempat yang diinginkan tanpa harus dengan susah payah mencari.

Perilaku pengendara kendaraan bermotor yang memiliki *attribute* aksesibilitas adalah pada saat pengendara kendaraan bermotor tersebut memilih/mencari ruang gerak pada saat melewati angkutan umum yang ngetem, pengendara kendaraan bermotor, pedagang kaki lima yang ada di depan toko dan fasilitas pelayanan jasa. *Attribute* tersebut lebih diutamakan dari pada *attribute* lainnya, misalnya kenyamanan fisik, kenyamanan *sensory*, visibilitas, keamanan, dan kesesakan.

b. Berdasarkan data *Person Centered Mapping*, dapat diketahui tentang :

1. Pergerakan pengendara kendaraan bermotor
2. Perilaku pengendara kendaraan bermotor, meliputi :
 - Pencarian tempat parkir
 - Pemilihan tempat parkir
 - Posisi parkir

c. Berdasarkan data **Wawancara dan Kuesioner**, dapat diketahui tentang :

1. Perilaku pengendara kendaraan bermotor pada saat akan mencari tempat parkir di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang, menghindari kerumunan angkutan umum seperti angkot dan becak, dan juga menghindari pohon yang ada di sepanjang jalan tersebut.
2. Kondisi dan fasilitas parkir sebagai ruang publik yang berada di jalan Jendral Sudirman Semarang (lihat Tabel 4.19).

d. Temuan penelitian berkaitan dengan :

1. *Attribute* dan *Property* yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor.
2. Jalur yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor.

Berdasarkan hasil temuan penelitian yang dilakukan di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang adalah diperlukan kesesuaian antara *Attribute* dan *Properties*.

Properti yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor adalah :

- Dapat mencari tempat tujuan dengan mudah dan cepat.
- Akses ke halaman toko/jasa tidak terhalang oleh : angkutan umum, pepohonan, tiang listrik/telepon, dan yang sejenisnya.
- Bisa mendapatkan tempat parkir yang dekat dengan tempat tujuan dan teduh.
- Dalam mendapatkan tempat parkir tidak harus khawatir akan keamanan kendaraan bermotornya, tempat parkir cukup luas.

4.4 Pembahasan

Perilaku pengendara kendaraan bermotor pada koridor Jalan Jendral Sudirman banyak ragamnya sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya pada waktu menuju pertokoan, dan fasilitas pelayanan jasa, menyeberang, dan lain-lainnya. Perilaku terjadi melalui proses yang diawali dengan rangsangan terhadap sesuatu, persepsi, pemahaman kemudian adanya motivasi sebagai respon terhadap sesuatu yang dihadapi. Respon tersebut diungkapkan dalam bentuk tingkah laku seseorang dalam suatu lingkungan (*setting*).

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam satu sistem interaksi yang mengikut sertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi, tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen yaitu : *setting*/tempat (jalur pengendara kendaraan bermotor), pemakai (pengendara kendaraan bermotor) dan fenomena perilaku (*attribute*/kualitas hubungan antara pengendara kendaraan bermotor dengan sirkulasi dan parkir).

Sesuatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/ aktivitas disebut *property*.

Selanjutnya Wiesman (1981) mengatakan bahwa individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi di dalam *setting*.

Pembahasan ini menyangkut tentang tuntutan kebutuhan *attribute* dan *property* bagi pengendara kendaraan bermotor baik roda dua maupun lebih.

Menurut Weisman (1981), proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan, yang disebut konsep *attribute*. Yang dimaksud dengan *attribute* adalah indera perangsang aksesibilitas kenyamanan aktivitas, keamanan, kesesakan, dan visibilitas.

a) Aksesibilitas

Menurut Weisman (1981) aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual.

Upaya yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor untuk mendapatkan kemudahan bergerak mencapai tujuan yaitu untuk menuju ke tempat belanja/fasilitas pelayanan jasa.

Kegiatan pengendara kendaraan bermotor yang banyak dilakukan adalah mencari tempat parkir sebelum beraktivitas. Hal ini terjadi di semua Area jalan Jendral Sudirman Zona I, sedangkan pada Zona II tidak perlu bersusah payah karena memang lahan parkir yang ada cukup luas dan terlihat.

Pembatasan-pembatasan fisik di luar pengendara kendaraan bermotor dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pengendara kendaraan bermotor. Rute yang langsung dan

pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Brambilla, 1977). Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pengendara kendaraan bermotor adalah jarak pandang yang cukup untuk dapat mencari dimana dia akan berhenti.

Attribute aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor meliputi :

- Pemilihan jalur sirkulasi yang diinginkan.
- Menuju ke tempat perbelanjaan atau fasilitas pelayanan jasa.
- Lebih cepat mencari tempat parkir.
- Memilih parkir di tepi jalan kalau dirasa nantinya dia akan berjalan terlalu jauh.

Sehubungan dengan tuntutan kebutuhan *attribute* tersebut, pengendara kendaraan bermotor memilih untuk :

a Parkir di Tepi Jalan

- Area 1 : Toko onderdil samping Sarang Knalpot, depan warung mulut jalan Pusponjolo Tengah.
Toko material di bawah jembatan penyeberangan, depan bank di bawah jembatan penyeberangan, depan apotik dekat mulut jalan Cokro Kembang.
- Area 2 : Toko material dekat mulut jalan Puspowarno, sepanjang jalan di bawah jembatan penyeberangan sepanjang \pm 50 meter ke arah Bundaran Kali Banteng, depan pertokoan Siliwangi sampai dengan depan Pasar Karangayu.

- Area 3 : Depan bengkel motor AHASS Honda, depan toko furniture.
- Area 4 : Depan toko onderdil di bawah jembatan penyeberangan.
- Area 5 : Hampir tidak ada.

b Parkir di Halaman/Lahan Tujuan

- Area 1 : Sarang Knalpot, Bank BCA, bengkel mobil, bengkel motor, gudang.
- Area 2 : Showroom mobil, showroom motor, bengkel mobil, bengkel motor, gudang, pertokoan Siliwangi
- Area 3 : Bengkel mobil, bengkel motor, showroom mobil, showroom motor, bioskop, gudang, Superdome diskotik dan biliar.
- Area 4 : Toko Balad pojokan jalan Puspogiwang Barat, showroom mobil, showroom motor, pabrik.
- Area 5 : Hampir semua parkir di halaman masing-masing.

Pengendara kendaraan bermotor membutuhkan jalur yang bebas dari halangan (permukaan rata tidak ada pohon, tiang listrik, tiang telepon letaknya tidak di tengah jalur sirkulasi dan parkir pengendara kendaraan bermotor, posisi PKL dipinggir jalur pengendara kendaraan bermotor).

Dimensi sirkulasi kendaraan bermotor yang cukup lebar untuk melakukan manuver pada saat akan parkir maupun keluar dari tempat parkir dengan leluasa dan nyaman. Dimensi tersebut yaitu minimal 20 m² (duapuluh meter persegi) untuk kapasitas 1 (satu) buah kendaraan bermotor roda 4 (mobil). Dimana sebetulnya terdapat 150 (54,79%) lahan toko/jasa yang memiliki area parkir lebih dari 20 m² dari total 228 lahan yang ada di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang. Dari 150 tempat terdapat ± 80 tempat yang memiliki lahan parkir ± 100 m² (seratus meter persegi) atau setara dengan parkir untuk 5 (lima) buah mobil dan ± 30 tempat yang memiliki lahan parkir ± 200 m² (dua ratus meter persegi) atau setara dengan parkir untuk 10 (sepuluh) buah mobil. Hanya saja masih banyak lahan yang memanfaatkan halamannya untuk kepentingan pemilik sendiri.

b) Kenyamanan

Kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *antropometry* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya (Weisman, 1981).

Antropometry adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. Kenyamanan terjadi setelah ditangkap melalui penglihatan oleh mata, pendengaran oleh telinga, penciuman oleh hidung, perabaan oleh kulit dan pengecapan oleh mulut.

- **Kenyamanan fisik**

Kondisi fisik jalur pengendara kendaraan bermotor koridor jalan Jendral Sudirman belum memberikan kenyamanan fisik bagi pengendara kendaraan bermotor. Hal ini disebabkan *setting* jalur pengendara kendaraan bermotor belum memberikan pelayanan dengan baik kepada pengendara kendaraan bermotor atau dengan perkataan lain belum sepenuhnya memenuhi syarat *antropemetry*. Keadaan ini yang menyebabkan pengendara kendaraan bermotor masih banyak yang tidak parkir di halaman lahan yang dituju dalam melakukan aktivitasnya, tetapi lebih memilih tepi jalan raya.

Tujuan memilih tepi jalan raya adalah mempersingkat waktu daripada harus mencari tempat parkir di dalam halaman..

Keamanan merupakan salah satu faktor untuk memenuhi kebutuhan kenyamanan fisik. Menurut Abraham Maslow, 1984, mengatakan bahwa keamanan fisik adalah salah satu jenis kebutuhan manusia, yaitu rasa aman pada diri manusia yang terdapat secara lahiriyah.

Attribute kenyamanan fisik berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor. Aktivitas tersebut adalah parkir untuk kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa.

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin kenyamanan fisik, adalah :

- Area 1 : Sarang Knalpot, Bank BCA, bengkel mobil, bengkel motor, gudang.
- Area 2 : Showroom mobil, showroom motor, bengkel obil, bengkel motor, gudang, pertokoan Siliwangi
- Area 3 : Bengkel mobil, bengkel motor, showroom mobil, showroom motor, bioskop, gudang, Superdome diskotik dan biliar.
- Area 4 : Toko Balad pojokan jalan Puspogiwang Barat, showroom mobil, showroom motor, pabrik.
- Area 5 : rumah makan mBok Berek, Suzuki motor, Kia motor, Istara Honda, Astra BMW.

- **Kenyamanan *sensory***

Kenyamanan *sensory* dibutuhkan oleh pengendara kendaraan bermotor yaitu teduh terhindar dari sinar matahari langsung. Hal ini dibutuhkan agar supaya tidak mengganggu aktivitas pengendara kendaraan bermotor.

Menurut Utermann (1984), salah satu gangguan pengendara kendaraan bermotor dalam melakukan aktivitasnya adalah faktor cuaca. Apabila sinar matahari langsung mengenai kendaraan bermotor yang diparkir akan menyebabkan panas, semakin lama akan mengurangi minat untuk melakukan aktivitas.

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin kenyamanan *sensory*, adalah :

- Area 1 : Sarang Knalpot, Bank BCA, showroom mobil Kurnia 81, bengkel motor, gudang Parindo, toko onderdil Asia motor sampai dengan Sukses motor balai pengobatan Siliwangi
- Area 2 : Showroom motor SS sampai dengan toko emas Borobudur, Bank BNI sampai warung makan Sederhana, toko elektronik Columbia sampai dengan toko kain Samudra.
- Area 3 : Bengkel motor Honda AHASS, balai pengobatan umum Darma Husada.
- Area 4 : Toko pojokan Balad ujung jalan Puspogiwang Barat, Primagama, AAK-AKAFARMA 17 Agustus 1945, posko PDIP.
- Area 5 : rumah makan mBok Berek, depan Fuji Image Plasa.

c) Keamanan

Attribute keamanan berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor. Aktivitas tersebut adalah parkir untuk belanja dan urusan pelayanan jasa.

Pengendara kendaraan bermotor mempunyai kecenderungan memilih tempat parkir yang dianggap menjamin keamanan adalah di :

- Halaman parkir → aman terhadap senggolan kendaraan lain yang melintas.
- Tempat yang rindang → aman terhadap panas matahari.
- Tempat yang dekat dengan tujuan → bisa sambil mengawasi kendaraannya.

Pengendara kendaraan bermotor yang akan masuk jalur jalan raya menoleh ke kanan, ke kiri, dan ke belakang untuk menjaga diri supaya tidak terserempet kendaraan. Aktivitas ini umumnya dilakukan pada seluruh koridor jalan Jendral Sudirman.

d) Kesesakan

Kesesakan adalah situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya (Wiesman, 1981). *Attribute* kesesakan berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor. Aktivitas tersebut adalah kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa serta berjalan-jalan santai.

Kesesakan tersebut terjadi berkaitan dengan jarak antara satu kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor lainnya, tingkat kelancaran arus lalu lintas, kedisiplinan pengendara kendaraan bermotor, dan toleransi antar pengemudi kendaraan bermotor.

Berdasarkan hal tersebut, dibutuhkan tempat parkir yang cukup luas agar dapat mengakomodir kebutuhan pengendara akan ruang parkir, dimana akan berdampak pada kecepatan pengendara dalam menemukan

tempat parkir yang mengakibatkan tidak menumpuknya arus lalu lintas hanya karena ada satu pengendara kendaraan bermotor yang lambat karena mencari ruang parkir.

e) Visibilitas

Visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen *setting* (Weisman, 1981).

Selanjutnya Hesselgren, 1975 (dalam Susi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

Tuntutan pengendara kendaraan bermotor untuk merasa ada tidaknya halangan mencapai subyek yang dituju tersebut berkaitan dengan kebutuhan *attribute* sosialitas yaitu kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu *setting* (dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial).

Jarak antara perorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, konyak mata, ekspresi muka turut menunjang kealitas sosialisasi (Weisman, 1981).

Dan ada tidaknya halangan mempengaruhi kemampuan pandangan, seperti diungkapkan Sreiregen (1965), tentang pandangan

normal menurut jarak yaitu melihat manusia (1220 m), membedakan aktivitas (137 m) mengenali muka seseorang (24,5 m), memahami ekspresi (10,2 m) dan melakukan percakapan (3,1 m). Hal tersebut dapat menjadi acuan dalam mencapai lahan tujuan pengendara kendaraan bermotor, seperti :

- Kemudahan untuk mencari tempat tujuan → papan nama toko/pelayanan jasa dapat terlihat jelas.

Pengaruh dari jarak pandang akan terasa bila dikombinasikan dengan kecepatan kendaraan bermotor. Bagi pengendara kendaraan bermotor roda 4 atau mobil, dengan luas pandang yang terbatas oleh jendela mobilnya, akan kesulitan untuk mencari suatu tempat apabila harus berkendara dengan kecepatan normal pada sebuah jalan Arteri Primer (± 40 km/jam). Sedangkan untuk mencari suatu tempat dibutuhkan kecepatan yang sangat rendah ($\pm 5 - 20$ km/jam), padahal bila pengendara yang akan mencari tempat parkir di dekat tempat tujuannya bila berjalan dengan kecepatan yang sangat rendah akan mengganggu pengendara kendaraan bermotor lainnya yang melintas di jalan Jendral Sudirman Semarang tersebut.

Kendala tersebut masih akan bertambah bila ketinggian pepohonan yang ada terlalu rendah daunnya sehingga akan menutupi *signage* ataupun papan nama dari toko/jasa bersangkutan yang akan dicari oleh pengendara kendaraan bermotor padahal rata-rata kondisi papan nama yang ada berukuran kecil (1 meter x 2 meter) dan sedang (2

meter x 3,5 meter). Hal tersebut dikarenakan rata-rata lahan yang dipunyai kecil (lihat Area 2).



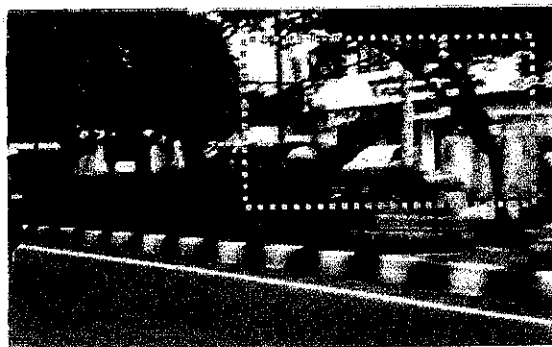
Kerimbunan daun menghalangi pandangan di Area 2.

Posisi mobil bergerak ± 20 km/jam mencari tujuan seberang.



Papan nama yang ukurannya kecil dan sedang di Area 2. Nama tempat kurang terlihat apalagi bila dengan kecepatan sedang

Posisi mobil bergerak + 20 km/jam mencari tujuan di kiri jalan.



Walaupun dari kejauhan dan kecepatan sedang, Fuji Image Plasa tetap terlihat karena lahannya besar.

Posisi mobil bergerak + 30 km/jam mencari tujuan di seberang di Area 4

Attribute visibilitas berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor. Aktivitas tersebut adalah belanja dan urusan pelayanan jasa. Pengendara kendaraan bermotor mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin visibilitas, adalah :

- Area 4 dan area 5

Karena pada area 4 dan area 5 lahan yang dimiliki besar-besar sehingga pemilik lahan bisa dengan leluasa menempatkan papan nama tempat usahanya agar dapat dengan mudah dicari oleh pengunjung yang perlu berbelanja/fasilitas jasa yang disediakan oleh pemilik lahan yang bersangkutan. Papan nama yang dipasangpun rata-rata berukuran besar (4 meter x 6 meter). Padahal walaupun tidak memasang papan nama yang besar, lokasi toko/jasa yang dimiliki akan tetap mudah terlihat karena tidak berdempetan antara satu dengan yang lainnya.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Tempat parkir sebagai kebutuhan pengendara kendaraan bermotor belum diperhatikan oleh pengelola ataupun pemilik lahan toko/penyedia jasa yang ada di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang terutama di Area 1, Area 2, dan Area 3. Padahal semestinya hal itu menjadi perhatian utama karena menyangkut kenyamanan dari pelanggan ataupun pembeli dan merupakan bagian dari kontribusi penyediaan ruang publik bagi masyarakat dalam hal ini masyarakat pengendara kendaraan bermotor. Halaman yang ada justru dipergunakan untuk keperluan yang bukan menjadi pelayanan bagi pelanggan.
2. Pemanfaatan ruang transisi sebagai bagian dari ruang publik (*public space*) belum optimal, karena masih dipakai untuk hal-hal yang kurang dapat dirasakan oleh pengendara kendaraan bermotor, seperti tempat tiang bendera. Hal itu diperburuk dengan kurangnya koordinasi pengaturan penanaman pohon dan perletakan tiang telepon dan tiang listrik yang pada beberapa tempat justru menghalangi akses pengendara kendaraan bermotor untuk mendapatkan tempat parkir.

3. *Attribute* dan *Properties* yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor :

- *Attribute* yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor adalah kenyamanan *sensory*, aksesibilitas, keamanan, dan visibilitas (khususnya untuk pengendara kendaraan bermotor non roda 2 yang mengemudi sendiri).

Di antara keempat atribut tersebut yang paling diminati oleh aktor-aktor tersebut adalah aksesibilitas dan kenyamanan *sensory*.

- *Properties* yang diinginkan oleh aktor-aktor tersebut dalam melakukan aktivitasnya sebagai dukungan terhadap atribut adalah :
 - Dapat parkir dekat dengan tempat yang dituju.
 - Pencapaian ke tempat yang dituju dapat dilakukan dengan mudah dan cepat.
 - Pandangan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda 4 (mobil) yang tidak memakai supir tidak terganggu dalam mencari dan mencapai tempat tujuan.

4. Kondisi yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor berdasarkan pendekatan perilaku adalah :

- Kemudahan mencari lokasi yang akan dituju. Dapat melihat tanda toko dan fasilitas pelayanan jasa dengan jelas (tidak terhalang oleh pohon, tiang listrik dan tiang telepon).
- Dapat mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat yang dituju dan teduh.

- Dapat dengan mudah parkir di halaman toko/pelayanan jasa yang dimaksud.

5. Tempat parkir

Atribut kendaraan yang diinginkan adalah aksesibilitas, keamanan, kenyamanan *sensory*, dan visibilitas.

Properti yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor terhadap atribut kendaraan adalah :

- Dapat parkir di halaman toko/pelayanan jasa yang dimaksud.
- Tempat parkir yang aman dan tidak mengganggu sirkulasi.
- Terhindar dari panas matahari secara langsung (terlindung bayangan pohon).

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi ini ditujukan kepada Pemerintah Daerah, perencana dan perancang kota dan dorongan untuk melakukan penelitian lebih lanjut guna pengembangan ilmu arsitektur dan perilaku :

1. Rekomendasi untuk Pemerintah Daerah (Pemerintah Kota Semarang).

Berdasarkan hasil penelitian ditemukan **properti** yang diinginkan oleh pengendara kendaraan bermotor baik roda dua maupun non roda dua. Untuk memenuhi keinginan tersebut perlu upaya Pemerintah Kota Semarang untuk melakukan peninjauan kembali pemanfaatan ruang transisi antara GSJ (Garis Sempadan Jalan) dengan GSMB (Garis Sempadan Muka Bangunan) di koridor jalan Jendral Sudirman,

khususnya daerah-daerah yang digunakan sebagai tempat parkir bagi kendaraan bermotor roda 2 (sepeda motor) maupun roda 4 (mobil) yaitu di Area 2 dan Area 3 yang sangat padat aktivitas, antara lain :

- Membuat kantong-kantong parkir untuk menghindari kendaraan-kendaraan bermotor yang parkir di tepi jalan.
- Menghilangkan pagar batas antar bangunan agar halamannya dapat menjadi satu yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat parkir bersama.
- Penggunaan peneduh dengan pohon yang kerindangan daunnya minimal berketinggian lebih dari 5 meter dan penertiban posisi tiang listrik dan tiang telepon supaya tidak mengganggu pandangan pengendara bermotor untuk melihat tanda toko dan fasilitas lainnya.
- Membuat peneduh (pohon pelindung) untuk meneduhkan tempat parkir.
- Melakukan pengawasan terhadap pembangunan di koridor jalan Jendral Sudirman dalam rangka penertiban bangunan dan elemen lainnya.
- Dapat menjamin keamanan lahan dari pemilik toko/pelayanan jasa yang bersangkutan yang lahannya dimanfaatkan untuk kepentingan bersama.

2. Bagi perencana dan perancang kota agar memberikan masukan dalam :

- Membantu menciptakan kantong-kantong parkir di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang dan juga pemanfaatan ruang transisi antara Garis Sempadan Jalan (GSJ) dan Garis Sempadan Muka

Bangunan (GSMB) sebagai ruang publik yang tidak dipisahkan oleh pembatas antara toko satu dengan lainnya sehingga didapat tempat parkir yang lebih luas dan nyaman bagi pengendara kendaraan bermotor seperti tempat parkir pada kawasan ruko.

- Mengkaji apakah diperlukan pembatas antara jalur pedestrian dengan ruang transisi.

3. Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan perilaku, perlu dilakukan penelitian tentang :

- Meneliti atribut yang dibutuhkan oleh pemilik lahan toko/pelayanan jasa yang ada di koridor jalan Jendral Sudirman Semarang.
- Pengaruh perilaku pejalan kaki pada jalur pedestrian di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang beserta aspeknya, seperti adanya PKL (Pedagang Kaki Lima) dan kerumunan orang menunggu angkutan umum di suatu tempat yang berakibat juga terhadap kelancaran jalan Jendral Sudirman.
- Perlu untuk meneliti daerah/wilayah lain yang memiliki kesamaan dengan koridor jalan Jendral Sudirman Semarang agar tidak terjadi pengulangan kesalahan yang sama dalam perencanaannya.

DAFTAR PUSTAKA

1. Baker, Geoffrey, and Fuaro Bruno, *Parking*, Reinhold Publishing Co
2. Boedjo, P, dkk, 1986, *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*, Djambatan Jakarta.
3. Canter, David, 1974, *Psychological for Architect*, Aplied Science Published LTD, Riple Island.
4. Canter, David, 1977, *The Psychology of Place*, Aplied Science Published LTD, Riple Island.
5. Hariyadi, B. Setiawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku Suatu Pengantar ke Teori Metodologi dan Aplikasi*, Dirjen Dikti, Depdikbud Jakarta.
6. Lang, Jon, 1987, *Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciencees in Interior Space*, Van Nostrand Reinhold Co, New York.
7. Lynch, Kevin, 1975, *The Image of The City*, Massachusetts Institute of Technology, USA.
8. Moore, Gary T., 1989, *Pengkajian Lingkungan Perilaku*, (terjemahan), dalam Pengantar Arsitektur, editor Snyder dan Catalanesse, Erlangga, Jakarta.
9. Neufert, Ernst, 1970, *Architec's Data*, Crosby Lockwood Staples, London.
10. Noeng Moehadjir, 1992, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
11. Rapoport, Amos, 1985, *The Meaning of The Built Environment*, Sage Publications, London.
12. Rustam Hakim, 1987, *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta.
13. Sarlito, Wirawan Sarwono, 1992, *Psikologi Lingkungan*, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
14. Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Co, New York.

15. Spreiregen, Paul, D, 1965, *Urban Design : The Architecture of Town and Cities*, Mc.Graw Hill Book Company, New York.
16. Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Co, New York.
17. Weisman, J, 1981, *Modelling Environment Behavior System*, Journal of Man Environmental Relation.
18. Widyaningrum, 2001, *Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Ruang Publik Pendekatan Perilaku Pealan Kaki*, Tesis Program Magister Teknik Arsitektur, Universitas Diponegoro, Semarang.